

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

MAGISTERSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2012 – 2014

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Jana Zikmundová

**Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání
řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence
vzniku dopravních nehod**

Praha 2014

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Jindra Lisalová

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERZITY PRAGUE

MASTER COMBINED STUDIES

2012 – 2014

DIPLOMA THESIS

Jana Zikmundová

**Applying andragogical principles to incentive/motivational
drivers education to raise the knowledge level of the
individual and improve the prevention of traffic accidents**

Prague 2014

The Diploma Thesis Work Supervisor:

RNDr. Jindra Lisalová

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování diplomové práce čerpala, řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 23. 02. 2014

Jana Zikmundová



Poděkování

Děkuji především RNDr. Jindře Lisalové, vedoucí diplomové práce, za poskytnutí velmi cenných rad a vysoce odborné pomoci při jejím zpracování. Dále děkuji své rodině za veškerou jejich podporu.

Anotace

Diplomová práce se ve své teoretické části zabývá analýzou andragogických principů v oblasti dalšího vzdělávání neprofesních řidičů a analyzuje platnou národní legislativu i trendy EU v této oblasti.

Praktická část obsahuje kvantitativní a kvalitativní průzkum postojů řidičů (respondentů) a odborníků k možnostem dalšího vzdělávání neprofesních řidičů.

Výsledky teoretické a praktické části diplomové práce vyústí do návrhu vlastního metodického postupu provedení motivačně zážitkového kurzu pro neprofesní řidiče.

Klíčové pojmy

BESIP, bezpečnost silničního provozu, metodický postup, motivace, motivační kurz, národní strategie, nehodovost, neprofesní řidič, projekt, průzkum postojů řidičů, řidič, silniční provoz, snížení nehodovosti, vzdělávání, zážitkový kurz.

Annotation

This thesis in its theoretical part analyses the andragogical principles in the area of further non-professional drivers education and analyses the applicable national legislation as well as the trends in this field.

The practical part includes quantitative and qualitative drivers (respondents) and experts exploration of attitudes to the possibilities of further non-professional drivers education.

The results of theoretical and practical part of the thesis lead to the project of own methodological proceeding of motivational, experiential course for non-professional drivers.

Key words

Accident rate, BESIP, driver, drivers' attitudes exploration, education, experiential course, methodological procedure, motivation, motivational course, national strategy, non-professional driver, project, road accidents reduction, road traffic, road traffic safety.

OBSAH

ÚVOD	9
TEORETICKÁ ČÁST	11
1 VYUŽITÍ ANDRAGOGICKÝCH PŘÍSTUPŮ K DALŠÍMU VZDĚLÁVÁNÍ NEPROFESNÍCH ŘIDIČŮ	11
1.1 Motivace a motivační metody vzdělávání	15
1.2 Využití Sokratova odkazu – umění vedení dialogu	18
1.3 Využití motivačních a sokratovských přístupů k dalšímu vzdělávání neprofesních řidičů	20
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU V OBLASTI VÝCHOVY A VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ	22
3 ROZBOR PLATNÉ NÁRODNÍ LEGISLATIVY V DANÉ OBLASTI	28
3.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále též jen silniční zákon).....	29
3.2 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen zákon o odborné způsobilosti).....	32
4 SOUČASNÉ SVĚTOVÉ TRENDY EU PREVENCE VZNIKU DOPRAVNÍCH NEHOD	36
PRAKTICKÁ ČÁST	40
5 KVANTITATIVNÍ PRŮZKUM POSTOJŮ NEPROFESNÍCH ŘIDIČŮ K DALŠÍMU VZDĚLÁVÁNÍ	40
5.1 Stanovení průzkumného problému a jeho cíle.....	41
5.2 Organizace kvantitativního průzkumu	44
5.3 Výsledky kvantitativního průzkumu.....	48
6 KVALITATIVNÍ PRŮZKUM POSTOJŮ ŘIDIČŮ K DALŠÍMU VZDĚLÁVÁNÍ	59
6.1 Zadání stanovených otázek, uvedení respondentů.....	60
6.2 Analýza kvalitativního průzkumu.....	64
7 NETRADIČNÍ METODY MOTIVAČNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ V ČR ... 74	

8 NÁVRH MODERNÍHO ANDRAGOGICKÉHO KURZU VZDĚLÁVÁNÍ NEPROFESNÍCH ŘIDIČŮ	78
ZÁVĚR	81
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	85
SEZNAM ZKRATEK	89
SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK	89
SEZNAM PŘÍLOH.....	90

ÚVOD

Problematika bezpečnosti silničního provozu patří bezesporu k nejčastěji diskutovaným otázkám naší soudobé společnosti, neboť každodenní situace v provozu na pozemních komunikacích se přímo dotýkají nás všech. Přitom si ale mnoho lidí nepřipouští, že se na našich silnicích denně odehrávají tragédie v podobě dopravních nehod, při kterých vyhasínají lidské životy, jsou způsobovány újmy na zdraví nebo škody na majetku osob. Není pochyb o tom, že pro mnohé z nás znamená ztráta života nevyčísitelnou cenu. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., ve vztahu k ekonomickým ztrátám za loňský rok vyčíslilo, že v případě usmrcení jedné osoby při dopravní nehodě přichází naše společnost o 18 milionů 669 tisíc korun. V případě těžkého zranění se tato částka pohybuje více než 5 milionů korun.¹ Pokud podle údajů policejních statistik v roce 2013 na následky dopravních nehod zemřelo 583 lidí,² úhrnem přišla Česká republika v loňském roce zcela zbytečně o alarmujících 26 miliard korun.

I přesto, že náš společenský systém především cestou Ministerstva dopravy České republiky a dále také cestou příslušných vědecko-výzkumných institucí aktivně a dlouhodobě hledá dostatečně účinná opatření, která by na našich komunikacích minimalizovala potencionální nebezpečí a zajistila ochranu lidského života a zdraví, nelze stávající stav vůbec považovat za přijatelný. Nalezení fungujících nástrojů k zajištění bezpečnosti silničního provozu, zejména nalezení ochrany jejich účastníků, proto zůstává v popředí zájmu společnosti. Jde o téma aktuální a naléhané, neboť přímo vstupuje do každodenního života všech lidí a ovlivňuje jejich zdraví a životy.

Bezpečnost silničního provozu ovlivňuje celá řada důležitých faktorů. Mezi ně lze zařadit zejména:

- zvyšující se hustotu silničního provozu,
- snižující se úroveň základního odborného výcviku řidičů,

¹ Radiožurnál. *Zelená vlna*. [online]. ©1997-2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motozurnal/_zprava/jakou-cenu-ma-lidsky-zivot,ktery-vyhasne-pri-dopravni-nehode--1281344

² ČESKÝ ROZHLAS. *Domáci*. [online]. ©1997-2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/1301264

- časté i poměrně zásadní legislativní změny zvláštních právních předpisů, formulované tak nešťastně, že připouští i více výkladů,
- narůstající rozsah i obsah právních předpisů,
- zvyšující se tlak na právní povědomí řidičů,
- neustále se zvyšující dynamiku silničního provozu,
- přílišnou modernizaci, vedoucí ke snížení technického umu a povědomí řidičů, projevující se snížením kvality praktických návyků a zkušeností neprofesních řidičů,
- neúměrné narůstání rušivých prvků útočících na pozornost řidičů, jako je reklama, mediální, komunikační a navigační prostředky,
- zvyšující se nároky na zdravotní výchovu a poskytování první pomoci,
- soudobé životní tempo, dopadající na agresivitu a nervozitu v silničním provozu.

Řetězec spojující oblast bezpečnosti silničního provozu obsahuje jeden velmi nebezpečný článek a tím je podle řady odborníků řidič motorového vozidla, který s dostatečnou či nedostatečnou úrovní potřebných znalostí, s dobrými či špatnými jízdními návyky, ovládá značně nebezpečnou a destruktivní sílu vozidla. Pokud by se řidič motorového vozidla měl zdárně vypořádat se všemi výše uvedenými rizikovými faktory, je nanejvýš potřebné, aby společnost zaměřila všechny síly na jakékoliv zdokonalení tohoto článku. A právě kvalitní a promyšlené následné vzdělávání nejpočetnější skupiny, tj. skupiny neprofesních řidičů, může přispět do množiny užitečných postupů důležitým bezpečnostním prvkem.

Cílem práce je tedy na základě teorie andragogiky, výsledků získaných analýzou současného stavu ve vzdělávání neprofesních řidičů a na podkladě výsledků získaných kvantitativním průzkumem ověřit, jaký postoj ve stanoveném regionu zaujímají neprofesní řidiči k možnostem svého následného vzdělávání. Společně s výsledky kvalitativního průzkumu se pokusit nalézt moderní a systémové motivační prvky, které by ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu přispěly. Tyto prvky využít při tvorbě vlastního metodického postupu provádění motivačních a zážitkových kurzů.

TEORETICKÁ ČÁST

1 VYUŽITÍ ANDRAGOGICKÝCH PŘÍSTUPŮ K DALŠÍMU VZDĚLÁVÁNÍ NEPROFESNÍCH ŘIDIČŮ

„Andragogika je vědní a studijní obor zaměřený na veškeré aspekty vzdělávání a učení se dospělých. Existují rozdílná pojetí andragogiky. V našem pojetí je andragogika specifická součást věd o výchově, vzdělávání a vyučování.“ „Andragogika je vědní obor v systému věd o výchově a vyučování, zaměřený na veškeré aspekty vzdělávání a učení se dospělých,“ je to i „studijní obor v programu pedagogických věd, sloužící přípravě budoucích odborníků v oblasti vzdělávání dospělých.“³

„Andragogika může mít dva významy: Jednou se jedná o určitou nauku (doktrínu), která se snaží definovat „správný“ přístup k učícímu se dospělému.“ „Druhá definice vidí andragogiku jako specifickou součást veškerého myšlení o výchově, vzdělávání a učení se. Vědní a studijní obor vzdělávání dospělých/další vzdělávání a andragogika jsou v tomto případě synonyma. Takto specifikované definice odpovídají pojetí andragogiky v České republice.“⁴

Podle Zlámalové pak celoživotní vzdělávání charakterizuje vzdělávání, které člověk získává po celý svůj život. Zahrnuje proto vzdělávání formální (základní, střední, odborné, vysokoškolské), neformální (zájmové, kulturní, komunální) a informální (neorganizované, nesystematické, institucionálně nekoordinované).⁵

Jak uvádí přední český andragog Beneš, termín andragogika s největší pravděpodobností jako první použil německý vysokoškolský učitel Alexandr Kapp v roce 1833. S tímto časovým údajem se ztotožňuje i další významný český andragog Palán, který ve své knize „Základy andragogiky“ uvádí, že „Platónovo učení o výchově“ položilo terminologický základ nové disciplíně, a to zejména obsahem třetí kapitoly nazvané „Andrago-

³ BENEŠ, Milan. *Andragogika*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing a.s., 2008, s. 11. ISBN 978-80-247-2580-2.

⁴ BENEŠ, Milan. *Andragogika*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing a.s., 2008, s. 11. ISBN 978-80-247-2580-2.

⁵ ZLÁMALOVÁ, Helena. *DISTANČNÍ VZDĚLÁVÁNÍ A ELEARNING*. Vydání I. Praha: UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA, 2008, s. 23, 27. ISBN 978-80-86723-56-3.

gika neboli vzdělávání v dospělém věku“. V této kapitole Alexandr Kapp odlišuje pedagogiku od andragogiky, když upozorňuje na nestejně cíle a východiska obou těchto disciplin.⁶

S ohledem na demografický vývoj v České republice je dále rozebírán pouze vývoj vzdělávání dospělých na tomto území:

- V ČR ovlivňuje rozvoj vzdělání národní obrození, rozpad feudálních vztahů. K nositelům lidové osvěty patří vlastenci z řad učitelů a kněží, osobnosti působící ve vědě a kultuře.
- V etapě nezdařilé buržoazní revoluce se vzdělávání dostává do útlumu.
- Do druhé poloviny devatenáctého století je datován vznik institucionální základny vzdělávání dospělých (Umělecká beseda, lidové kalendáře, almanachy, ročenky).
- Významné místo představují devadesátá léta minulého století a vznik Dělnické akademie, jejíž spoluzakladatel T. G. Masaryk zavádí tzv. univerzitní extenze.
- Další vzdělávací aktivity se rozvíjí v oblasti tělovýchovy (Sokol, katolický Orel).
- Na přelomu 19. a 20. století je znatelná snaha o koordinaci a plánování vzdělávacích aktivit (Svaz osvětový), které se současně diferencují podle různých specializací.
- Po vzniku československého státu je vzdělávání dospělých poprvé podporováno ze strany státu, a to jak legislativně, tak i finančně. Rozmáhá se vznik nových druhů vzdělávání dospělých (lidové školy), zaměřených na obecné vzdělání nebo rekvalifikaci.
- V roce 1918 je schválen první a dosud jediný zákon ke vzdělání dospělých.
- Pro rozvoj vzdělávání v dnešní podobě jsou dále významná šedesátá a sedmdesátá léta. V této době probíhají rozsáhlé reformy vzdělávacích struktur, změny vedou k novému pojetí vzdělávání v životě jednotlivce a společnosti.
- Reformní snahy končí s nástupem osmdesátých let.

V současné době hodnota a prestiž vzdělávání roste. I přesto, že dnes mnoho lidí pociťuje ve zvýšené míře potřebu dále se vzdělávat, nabídka vzdělávání není dostupná pro všechny, neboť vzdělávání dospělých není zaimplementováno do našeho vzdělávacího

⁶ PALÁN, Zdeněk a Tomáš LANGER. *ZÁKLADY ANDRAGOGIKY*. Vydání I. Praha: UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA, 2008, s. 23. ISBN 978-80-86723-58-7.

systemu (základní, střední a vysoké školy). Vzdělávání dospělých tak můžeme nalézt převážně v personální politice.

Současná strategie ve vzdělání dospělých by měla vést k zisku profesních kvalifikací a kompetencí, v této souvislosti roste také podíl nestátní nabídky. Učení se stává jedním z elementů způsobu života a jeho stylu.

Ve vývoji vzdělávání dospělých se prosazují formy zaměřené na interní svět člověka, na jeho další odborné dovednosti nebo manažerské znalosti. Vyvolání těchto změn přináší nejen společenský vývoj, ale též nastavení hodnotových priorit člověka.

Dnešní moderní pojetí celoživotního vzdělávání a učení je cílem naší vzdělávací politiky nejen národní, ale i celoevropské a cílem politiky rozvoje lidských zdrojů. Smyslem tohoto úsilí pro náš stát je přínos v oblasti zaměstnanosti, konkurenceschopnosti, sociální soudržnosti a pro jedince možnost jeho seberealizace.⁷

I pro oblast dalšího vzdělávání neprofesních řidičů je potřebné uvědomit si, že **„Stupeň dosaženého vzdělání není přisouzeným statusem jako třeba věk, pohlaví, původ, rasa. Vzdělání je statusem získaným, obdobně jako profesní zařazení, kulturní úroveň, příjem nebo politická orientace.“**⁸

Autoři Rabušicová, Rabušic ve své publikaci „Učíme se po celý život? O vzdělávání dospělých v České republice“ kladou jasný důraz na zvyšování zejména efektivity vzdělávání naší dospělé populace. Nelze než souhlasit, že další následné vzdělávání dospělých je náročné poslání, jehož cíl by měl spočívat v poznání a pochopení individuálního stavu dospělého a dále v porozumění alespoň základního vyprofilování společnosti.⁹

„Posilovat účast dospělých ve vzdělávání tedy znamená nejen zvyšovat jejich přístup k různým vzdělávacím příležitostem a nabídkám, ale především rozumět tomu, co lidi motivuje, proč se rozhodují se vzdělávat a jaké k tomu volí strategie, případně co jim v tom brání. V případě České republiky se ukázaly zřetelné rozdíly mezi formálním a neformálním sektorem. Zatímco neformální vzdělávání je motivováno především mi-

⁷ BENEŠ, Milan. *Andragogika*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008, s. 24 - 28. ISBN 978-80-247-2580-2.

⁸ BENEŠ, Milan. *Andragogika*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008, s. 46. ISBN 978-80-247-2580-2.

⁹ RABUŠICOVÁ Milada a Ladislav RABUŠIC. *UČÍME SE PO CELÝ ŽIVOT?: O vzdělávání dospělých v České republice*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2008, s. 325. ISBN 978-80-210-4779-2.

mopracovními důvody, pro účast na formálním vzdělávání je prvořadá pracovní motivace. Význam pracovní motivace je však různý v různých vzdělanostních skupinách. Vzorec je jednoduchý: čím vyšší vzdělání, tím vyšší podíl mimopracovní motivace. V tomto ohledu se nabízí hypotéza, že vzdělanější jedinci představují předvoj v tom smyslu, že přestávají vzdělávání v dospělém věku chápat výhradně v jeho ekonomické dimenzi. Vzdělávání zde nevystupuje jen jako nástroj navyšování vlastního lidského kapitálu, ale také jako prostředek sebekultivace a osobního rozvoje. Což jsou prvky, které velmi souzní s teoriemi (a ideály) společnosti vědění.“¹⁰

„Úspěšná výchovná a vzdělávací práce s dospělým účastníkem vyžaduje respektování jeho zvláštností a využívání „silných stránek“ jeho osobnosti.“¹¹ S Janem Bartákem, který je autorem výše uvedeného výroku uvedeného v publikaci „Jak vzdělávat dospělé“, lze jistě souhlasit a stejně tak lze souhlasit i s tím, že dospělý jedinec se nachází na určitém stupni sociální zralosti. Sociální život dospělého již vykazuje určitý stupeň stálosti, dospělý má utvořen svůj žebříček hodnot, má i smysl pro praktický život. Od mládeže se liší zejména věkem, dosaženým vzděláním, profesí, svými zkušenostmi, potřebami dalšího vzdělávání, životními postoji. Odlišný je zcela jistě i zdravotní stav dospělého a nedospělého člověka a také dispozice času upotřebitelného k osobnímu rozvoji. Pro dospělého je rozhodně důležité vědět, jakým způsobem další vzdělávání využije, zda jeho výsledkem bude zisk např. stabilního pracovního místa či kariérního růstu. Stejně tak podle Vetešky je v praxi vzdělávání dospělých vztahováno převážně k profesi.¹²

Při uvážení uvedených skutečností je pro vzdělávání dospělých přínosnější využívat participačních metod, metod dialogu, kde právě dospělý jedinec může plně zužitkovat své životní zkušenosti a již nabyté vědomosti. Pokud se při práci s dospělými také podaří rozpoznat a vystihnout komplikace, které znesnadňují práci s dospělými, je velmi re-

¹⁰ RABUŠICOVÁ Milada a Ladislav RABUŠIC. *UČÍME SE PO CELÝ ŽIVOT?: O vzdělávání dospělých v České republice*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2008, s. 324 - 325. ISBN 978-80-210-4779-2.

¹¹ BARTÁK, Jan. *Jak vzdělávat dospělé*. první vydání. Praha: Alfa Nakladatelství, s.r.o., 2008, s. 17. ISBN 978-80-87197-12-7.

¹² VETEŠKA, Jaroslav, Tereza VACÍNOVÁ a kol. *AKTUÁLNÍ OTÁZKY VZDĚLÁVÁNÍ Dospělých: ANDRAGOGIKA NA PRAHU 21. STOLETÍ*. Vydání I. Praha: UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA, 2011, s. 43. ISBN 978-80-7452-012-9.

álně nalézt způsoby k jejich zeslabení příp. odstranění.¹³ Neméně důležitým faktorem je také sledovat reakci dospělých při průběhu vzdělávacího procesu, jedná se o tzv. zpětnou vazbu, která jednoduše indikuje, zda je vzdělávací akce úspěšná či nikoliv.¹⁴

Pro naplnění cílů této diplomové práce a pro specifické zaměření na oblast vzdělávání neprofesních řidičů autorka diplomové práce považuje ze všech principů andragogiky za nejdůležitější oblast motivace a sokratovského přístupu a těmto je věnována pozornost v dalších kapitolách.

1.1 Motivace a motivační metody vzdělávání

Slovo motivace je latinského původu a je odvozeno ze slova *motivus* v podobě *motivo* – *hýbám* a *movere* – *pohybovat*. Volně přeloženo znamená hybnou sílu chování a jednání. Podle Hanuše a Chytilové znamená motivace určitý motor konání.

Podle pravidel stanovených Hanušem a Chytilovou v rámci motivování účastníků nikdy není vhodné snižovat cenu člověka, je potřeba zabývat se i maličkostmi, není dobré vytvářet oblíbence, žádoucí je umět podat pomocnou ruku v boji za zlepšení se, je také potřebné nesnižovat své osobní požadavky, nebát se rozhodnout, za zásluhy umět pochválit, účastníka informovat o všech změnách programu, které se ho dotýkají, příhodné je prokázat osobní nasazení i dobrou náladu, nezbytné je také projevit důvěru, umožnit svobodný projev názorů, využít delegování úloh a naučit se umění povzbudit účastníky v jejich nápadech.¹⁵

Podle Hanuše a Chytilové je k motivaci využitelných těchto devět níže uvedených zákonů:

- „*Chcete-li motivovat, musíte být sami motivováni.*“
- „*Úspěch motivuje.*“
- „*Motivace má dvě stádia – vytýčit cíl a ukázat, jak cíle dosáhnout.*“
- „*Uznání motivuje.*“

¹³ BARTÁK, Jan. *Jak vzdělávat dospělé*. první vydání. Praha: Alfa Nakladatelství, s.r.o., 2008, s. 17 - 18. ISBN 978-80-87197-12-7.

¹⁴ PRŮCHA, Jan a Jaroslav VETEŠKA. *ANDRAGOGICKÝ SLOVNÍK*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2012, s. 125. ISBN 978-80-247-3960-1.

¹⁵ HANUŠ, Radek a Lenka CHYTILOVÁ L. *Zážitkově pedagogické učení*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 69. ISBN 978-80-247-2816-2.

- „*Motivace je nikdy nekončící proces.*“
- „*Vlastní účast motivuje.*“
- „*Každý pokrok musí být zřetelně viditelný.*“
- „*Výzva k akci motivuje jen tehdy, je-li možno zvítězit.*“
- „*Ztotožnění se se skupinou motivuje.*“¹⁶

Hanuš a Chytilová mezi prostředky, které podporují motivaci účastníků, zařazují: film, doporučují nejlépe podnětný, přitažlivý nebo něčím pozoruhodný, videozáznam, na kterém lze prezentovat zachycení účastníka v akci, rozhlasovou hru, která umožní interpretaci bez složitého vysvětlování, knihu vybranou na vhodné téma, povídku, krátké a dobře zvolenou, báseň, opět vhodně zvolenou, fotografii, která má jasně vypovídající charakter, dia-snímek, obraz, legendu, jenž mohou poskytnout velké množství látky, myšlenku, např. ve formě motto nebo citátu, hudbu a zpěv, která je vysoce citovým fenoménem, přednášku, která zajistí solidnost diskutovaného tématu, lektora, jehož přítomnost umožní diskutovat s osobností, scénku, divadelní kus, při níž si lze „hrát“, hra, vlastní zapojení

Teorie X a Y –zdokumentovaná Douglosem McGregorem

„Teorie X je založena na domněnce, že lidé jsou líní, nemají zájem o práci a zodpovědnost, a proto musí být nuceni či přemlouváni, aby něco udělali disciplinovaným způsobem za pomoci odměny.

Teorie Y je založena na opačném názoru, že lidé chtějí pracovat. Mají rádi úspěch, určité uspokojení ze zodpovědnosti a přirozeně hledají cesty, jak by jim práce přinesla pozitivní zkušenosti.“¹⁷

Jak vyplývá z obsahu obou uvedených teorií, je možno odsouhlasit, že teorie Y je použitavější, když motivaci považuje za postup, který si přeje využít to nejlepší za jakýchkoliv okolností.

Maslowova pyramida potřeb

- Fyziologické potřeby, k nimž náleží jídlo, teplo.

¹⁶ HANUŠ, Radek a Lenka CHYTILOVÁ. *Zážitkově pedagogické učení*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 73-79. ISBN 978-80-247-2816-2.

¹⁷ FORSYTH, Patrik. *Jak motivovat svůj tým*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 16 - 17. ISBN 978-80-247-2128-6.

- Potřeba bezpečí, k níž se řadí např. pracovní jistota.
- Sociální potřeba, k níž patří např. všechny osobní kontakty.
- Potřeba uznání, která spočívá v uznání člověka i jeho práce.
- Potřeba seberealizace, která obnáší vývoj osobnosti.

Z žebříčku uvedených potřeb je zřejmé, že lidé se nejdříve zaměřují na uspokojení základních potřeb a až nakonec volí uspokojení potřeby seberealizace. Podstatné na této teorii je respektování postupu od nejnižší příčky po nejvyšší. Znamená to, že lidská motivace může fungovat pouze za podmínky dodržování pořadí této struktury. Při nesplnění tohoto předpokladu lze kalkulovat s tím, že motivační složka nedosáhne patřičného účinku, pokud je vedena na jedné úrovni, aniž by byly uspokojeny potřeby na úrovni nižší.

Hertzbergova teorie

Hertzbergova teorie je založena na dvou kategoriích faktorů, a to na hygienických a motivačních faktorech.

Hygienické faktory vyvolávají v lidech negativní pocity. Můžeme k nim příkladně zařadit politiku společnosti a administrativy, míru kontroly, pracovní podmínky, plat, osobní život, vztahy s ostatními, pracovní pozici a jistotu. Naopak motivační faktory jsou nositelem dobrých pocitů. Podle intenzity k těmto faktorům lze řadit úspěch, uznání, náplň práce, zodpovědnost, postup, možnost růstu.

Teorie očekávání Viktora Vrooma

Teorie obsahuje principy, které spojuje dosahování cílů. Jinými slovy řečeno, pozitivní účinek se násobí podle stupňů dosažitelných cílů.¹⁸

Podle Forsytha pak lze desatero zavedení úspěšného motivačního stylu shrnout do těchto cílů:

- „*Vždy a u všeho myslíte na lidskou stránku.*“
- „*Mějte na paměti seznam možných velkých i malých motivačních kroků.*“
- „*Pravidelně sledujte motivační atmosféru.*“
- „*Dívejte se na daný proces jako na průběžný a kumulativní.*“

¹⁸ FORSYTH, Patrik. *Jak motivovat svůj tým*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 18 - 20. ISBN 978-80-247-2128-6.

- „Provádějte změny metodicky, abyste udrželi zájem.“
- „Nekritizujte to, co ostatní motivuje, ať již se jedná o kritiku pozitivní či negativní.“
- „Dejte si pozor na všeléky a snadná řešení.“
- „Udělejte si na vše dostatek času.“
- „Zhodnoťte, co v rámci vaší skupiny funguje nejlépe.“
- „Mějte na paměti, že by práce měla být alespoň z části zábavná (a že vaším úkolem je zajistit, aby tomu tak bylo).“¹⁹

1.2 Využití Sokratova odkazu – umění vedení dialogu

Filosofie v době, kdy Sokrates žil, byla učením a „moudrem“ ve všech možných oblastech lidského vědění (od matematiky, fyziky, astronomie, zkoumání člověka a jeho duše až po světový názor). Sokrates zřejmě nebyl zdatný ve všech oborech, přesto však poskytl lidstvu metodu, jak dosáhnout poznání pomocí návodu v cíleném dialogu. Sokrata nepochybně musíme zařadit k zakladatelům motivačních dialogů s posluchači. *„Sokrates filozofii pojímal a praktikoval nikoli jako činnost akademickou, ale lidskou. Zabývala se skutečnými muži a ženami postavenými před skutečné etické volby mezi správným a špatným, dobrem a zlem. Filozofický vůdce tedy musel být něčím víc než myslitelem, mnohem víc. Musel být dobrým člověkem, pro nějž je hledání ctností nikoli abstraktní ideou, ale praktickou náplní každodenního života. Musel mít odvalu postavit se svým rozhodnutím čelem a žít s jejich dopady.“*²⁰

Jedná se o techniku, ve které Sokrates uplatňuje kladení otázek nebo vedení sporu v diskusi. Výsledky takových dialogů přivádí člověka k poznání, že každá odpověď na filosofickou otázku může být nevyhovující. Uplatněním takového principu Sokrates vede k rozvoji osobnosti, vzdělání a poznání toho, co lidi naplňuje, co je pro ně dobré a zlé a jak se mají chovat.

¹⁹ FORSYTH, Patrik. *Jak motivovat svůj tým*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 97 - 98. ISBN 978-80-247-2128-6.

²⁰ JOHNSON, Paul. *SOKRATES: Člověk pro naši dobu* Vydání první. Brno: Barrister & Principal, 2012, s. 145 - 146. ISBN 978-80-87474-53-2.

V čem spočívá „úsporná“ a přece účinná metoda „Sokratova dialogu“? Ve způsobu, kdy učenec při rozmluvě s jiným člověkem využívá „kladění otázek“, a v postupu, kdy u odpovědi používá „rozporování, vyvracení“.

„Sokratova metoda má prioritní teoreticko-praktický význam se zaměřením na rozvinutí osobního vědomí a zodpovědnosti.“²¹

Kladením otázek Sokrates v dialogu vedl svého posluchače postupným naznačováním problémů k rozpominání a k zjišťování nových poznatků, k nimž by sami nedospěli. Tuto formu sám Sokrates velmi vtipně označoval jako "porodnická" či "maieutická" (vědomosti se postupně „rodí“ v postupné diskuzi). Označení "porodnická" s největší pravděpodobností souviselo s porodnickou profesí jeho matky.

Druhým způsobem Sokrates vedl svého posluchače neustálým rozporováním a vyvracením jeho tvrzení k jinému poznání.

V uplatnění tohoto zdánlivě jednoduchého principu spočívá kouzlo „Sokratova dialogu“. Aby Sokrates dosáhl potřebné účinnosti, vede své účastníky dialogu k tomu, aby dokázali samostatně myslet. V tématech volí otázky, které jsou zajímavé a současně i takové, aby je partneři mohli zodpovědět jen s pomocí svého mozku. Je obdivuhodné, že sám Sokrates nevystupuje v roli „výše postaveného“, nýbrž jen dohlíží na to, aby účastníci dialogu nepřestali upřímně argumentovat a rozvažovat. Svě žáky vede k tomu, aby naslouchali ostatním, a ve všem i zdánlivě hloupém se snažili najít kousek pravdy. Jeho dialog má pomoci vlastnímu uvažování a ujasnění si, co protějšek říká, zda mu jiní rozumí a on rozumí jim. Konec dialogu má zajistit pochopení problému, nalezení shody a také motivace v pokračování hlubšího prozkoumávání problému.

„Sokratův dialog“ ve smyslu myšlenek předchozích odstavců je zřejmě v určité míře využíván ve vzdělávacím procesu a v našem životě, aniž si to uvědomujeme. Autorka je přesvědčena, že cílem Sokrata není posluchače přímo vzdělávat a poskytovat nejnovější badatelské poznatky, jeho záměrem je motivace k dalšímu sebevzdělávání a nacházení odpovědí na položené dotazy.

²¹ SAPÍK, Miroslav. *FILOSOFIE: (Kapitoly z filosofie, dějin filosofie a antropologie)*. Vydání I. Praha: UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA, 2007, s. 42. ISBN 978-80-86723-33-4.

A právě tento závěr je jedním z nejdůležitějších základních „kamenů“ pro nalezení vhodného systému vzdělávání neprofesních řidičů, a to takovými formami, aby nebyl posluchač „přesycen“ nudnými poučkami a teorií, ale naopak aby byl motivován k přesvědčení o potřebě (nezbytnosti) vlastního vzdělávání se.

1.3 Využití motivačních a sokratovských přístupů k dalšímu vzdělávání neprofesních řidičů

Vzdělávání neprofesních řidičů není v současné době legislativně požadováno a tito řidiči nejsou účinně motivováni k sebevzdělávání. Z tohoto důvodu je uplatnění systémových prvků motivace ke vzdělávání řidičů jedním z opatření ke zlepšení stavu s cílem zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Zde autorka diplomové práce vidí tři základní oblasti motivace a působení na řidiče.

V první oblasti je nutné motivovat zájem řidičů o vstup do vzdělávacího procesu. V druhé oblasti je nutné motivovat aktivní přístup v samotném vzdělávacím procesu. V třetí oblasti je nutné motivovat řidiče ke správnému využití výsledků vzdělávání v praxi. Ve všech oblastech vidí autorka diplomové práce využití desatera úspěšných motivačních stylů, které rozebírá níže:

1. cíl – „Vždy a u všeho myslíte na lidskou stránku.“

Působení na emoce řidičů k ochraně zdraví a životů všech účastníků provozu.

2. cíl – „Mějte na paměti seznam možných velkých i malých motivačních kroků.“

Využití všech dostupných motivačních prostředků k výchově řidičů (od letáčku až po тренаžér).

3. cíl – „Pravidelně sledujte motivační atmosféru.“

Je vhodné pravidelně sledovat růst nebo pokles zájmu řidičů o probíranou tematiku. O tomto systematicky vést záznamy a tyto statisticky vyhodnocovat.

4. cíl – „Dívejte se na daný proces jako na průběžný a kumulativní.“

Ke vzdělávání motivovat všechny věkové kategorie řidičů a poskytnout stupňovitý systém vzdělávání (základní a nástavbové kurzy).

5. cíl – „Provádějte změny metodicky, abyste udrželi zájem.“

Systém vzdělávání řidičů provádět jednotně podle stanoveného metodického postupu, kterou podle sledování zájmu řidičů pravidelně aktualizovat.

6. cíl – „Nekritizujte to, co ostatní motivuje, ať již se jedná o kritiku pozitivní či negativní.“

Individuální přístup instruktorů a vyučujících při praktické výuce, např. při výuce správné techniky jízdy tak, aby nedošlo ke ztrátě motivace.

7. cíl – „Dejte si pozor na všelék a snadná řešení.“

Absolvování jednoho kurzu není všelék na všechny dopravní situace.

8. cíl – „Udělejte si na vše dostatek času.“

Motivovat řidiče k vyčlenění části svého volného času ke sebevzdělávání, a to v dostatečné míře.

9. cíl – „Zhodnoťte, co v rámci vaší skupiny funguje nejlépe.“

Motivovat menší skupiny řidičů k aktivní práci v menších vzdělávacích skupinách (cca 10 až 12 osob).

10. cíl – „Mějte na paměti, že by práce měla být alespoň z části zábavná (a že vaším úkolem je zajistit, aby tomu tak bylo).“²²

Motivace řidičů zařazením vhodných zábavných forem výuky a vyvarování se „suché“ teorii.

V reálné praxi bude uplatňování správné motivace řidičů dle výše uvedených zásad závislé na vhodně nastavených systémových opatřeních, ale zejména na schopnostech osobností, vstupujících do vzdělávacího procesu. Vyučující (instruktor) by měl být dobrý odborník, psycholog, stratég, rádce, manažer apod., a stejně jako Sokrates by neměl řidiče přímo vzdělávat, ale měl by je motivovat k dalšímu sebevzdělávání a nacházení odpovědí na položené dotazy.

²² FORSYTH, Patrik. *Jak motivovat svůj tým*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009, s. 97 - 98. ISBN 978-80-247-2128-6.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU V OBLASTI VÝCHOVY A VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ

I přesto, že primárním cílem v boji za zlepšení bezpečnosti silničního provozu je snaha o jeho výrazné zkvalitnění a v této souvislosti i snaha o zlepšení vzdělávání a výcviku řidičů motorových vozidel, tragické důsledky jednání a chování neprofesních řidičů v žádném případě neodrážejí toto úsilí a rozhodně je nelze považovat alespoň za uspokojivé. Tento nevyhovující trend se nedaří zlepšit ani značně a často novelizovanou legislativou, ani výrazným zpřísněním sankčních dopadů, ani aktivitami prováděnými výzkumnými institucemi zabývajícími se problematikou bezpečnosti silničního provozu, ani nákladnými kampaněmi a bohužel ani četnými akcemi dopravní policie.

Soustava a podmínky vzdělávání neprofesních řidičů jsou vymezeny v systému národních legislativy. Obecně je právo na vzdělání zakotveno v článku 33 ústavního zákona č. 2/1993 Sb., LISTINA ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD, v platném znění. Předpoklady a podmínky vzdělání, které je nezbytně nutné získat pro řízení motorových vozidel, jsou dále zakotveny v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů a v zákoně č. z. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. V následující kapitole je národní legislativa podrobně rozebírána. Každopádně lze shrnout, že ani jeden z uvedeného právního předpisu se následným vzděláváním neprofesních řidičů nezabývá.

Velmi významným dokumentem, jehož cílem je vytvoření základních principů, jakožto i návrhů opatření vedoucích k podstatnému snížení dopravních nehod na našich silnicích je **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020** (dále též jen Národní strategie), která byla přijata a schválena usnesením Vlády ČR č. 599 ze dne 10. 8. 2011. Jak plyne z obsahu tohoto významného dokumentu, je hlavním cílem České republiky snížit počet usmrcených na průměrnou úroveň evropských zemí, tj. ze současně přibližně 70 usmrcených osob na milion obyvatel nemá v důsledku dopravních nehod zemřít více než 35 osob. Dalším cílem je také snížení počtu těžce zraněných osob, a to o 40 % oproti roku 2009. Pokud tedy Česká republika přijímá tento

deklarovaný evropský cíl, musí každý rok snížit počet obětí o nejméně 5,5 %, což pro tuto dekádu znamená zachránit více než 3 000 životů.²³ Tento záměr Národní strategie předpokládá i širší zapojení jiných subjektů, které mají možnost svým působením a činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit.²⁴

Ve vztahu k plnění jednotlivých bodů Národní strategie je dopravní výchova a vzdělání analyzována v bodě H. Avšak mimo konstatování, že „*Doposud nebyl vypracován žádný systematický nástroj pro následné vzdělávání a práci s pachateli dopravních přestupků*“,²⁵ neobsahuje uvedené opatření již žádnou další zmínku o následném vzdělávání skupiny dosud netrestaných neprofesních řidičů. Ze závěru bodu H, který se váže k nástroji následného vzdělávání, tak pouze vyplývá, že „*není rozvinut systém následného vzdělávání a práce s řidiči, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků*“²⁶

Dá se říci, že jen velmi vzdáleně a okrajově se dalšího vzdělávání netrestaných řidičů, tj. dalších účastníků silničního provozu, dotýkají nápravná opatření, ve kterých je Národní strategií v kapitole „STRATEGICKÉ CÍLE“ uloženo, aby dopady výchovy a vzdělání poskytly nezbytný předpoklad pro zvyšování kultury bezpečnosti silničního provozu. Pro tento poměrně stěžejní cíl se opatření v této oblasti mají zaměřit na výchovné a vzdělávací aktivity s preventivní působností na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. V tomto směru pak Národní strategie předpokládá a očekává pomoc nevládních organizací a občanských sdružení, které pomohou s identifikací stávajících problémů a s mobilizací veřejnosti při činnosti v oblasti vzdělání.²⁷

²³ Ministerstvo dopravy. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. © BESIP 2012 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

²⁴ Ministerstvo dopravy. *BESIP*. [online]. © BESIP 2012 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

²⁵ Ministerstvo dopravy. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. © BESIP 2012 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

²⁶ Ministerstvo dopravy. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. © BESIP 2012 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

²⁷ Ministerstvo dopravy. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. © BESIP 2012 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

Po zanalyzování tohoto zásadního programu lze konstatovat, že oblast vzdělávání skupiny neprofesních řidičů stále zůstává otevřeným problémem budoucnosti, i když se jedná o nepochybně nejpočetnější skupinu řidičů motorových vozidel.

Pro oblast výchovy a vzdělávání řidičů byly v současné době týmem odborníků Ministerstva dopravy ČR vypracovány tři základní a nejdůležitější projekty, v nichž je řešena vždy jedna z aktuálních problematik bezpečnosti silničního provozu.

Projekt SWING – díl první rozebírá lidské faktory, které působí na bezpečnost silničního provozu. Mimo vzdělávání adeptů o řidičská oprávnění se projekt také podrobně zabývá otázkou řidičů seniorů a rizik, které pro silniční provoz znamenají. Dle provedených výzkumů patří Česká republika ke státům s relativně příznivou statistikou v počtu usmrcených seniorů vzhledem k souhrnnému počtu obětí na silnicích. K nejvíce rizikovým skupinám se řadí řidiči senioři, u kterých dochází ke zhoršení kognitivních schopností (zrakové schopnosti, cerebrovaskulární potíže, špatná paměť a orientace, neurologické poruchy, bolesti zad).²⁸

Vzhledem k tomu, že vyspělé státy jsou zasaženy stárnutím populace, logicky se zvyšuje podíl starších řidičů v provozu na pozemních komunikacích. Pro tuto skupinu je navíc dopravní prostředek životní nutností s ohledem na stále klesající potenciál dopravní obslužnosti. V případě kritické skupiny další vzdělávání nepřinese potřebný efekt a jen ošetřující lékař musí stanovit, zda se postižení neslučuje s možností řídit vozidlo. Zdravotní stav seniora tak bude hrát důležitou roli.

Projekt SWING – díl druhý se zešíroka zabývá problematikou sankčně motivačního systému. Ve své podstatě si pak klade za cíl:

1. Stanovit legislativu dopadající na oblast bezpečnosti silničního provozu.
2. Vymezit stěžejní delikty a stanovit k nim odpovídající sankce.
3. Stanovit postup identifikace deliktů.
4. Stanovit nejvhodnější mechanismy řešení deliktů včetně konkrétní adresné sankce.
5. Zajistit vymahatelnost určených sankcí a ostatních opatření.
6. Vytvořit systém kontrolních mechanismů.²⁹

²⁸ BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt SWING (1. díl): Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu*. Vydání 1. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 83 - 84, 94 - 95. ISBN 978-80-254-9945-0.

²⁹ BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt SWING (2. díl): Sankčně motivační systém a bezpečnost silničního provozu*. Vydání 1. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 6. ISBN 978-80-254-9946-7.

Kompetentním orgánům tvůrci projektu doporučují nejprve zmapovat „bílá místa“ ve stávající legislativě, provést její optimalizaci, logickou systemizaci, zajistit konzistenci a provázání se ženevskou a vídeňskou úmluvou, provést komparaci s legislativou členských zemí EU, zabezpečit „čtivost zákonů“ a po vytvoření nové legislativy dle uvedených pravidel provést její ověření v praxi.³⁰

Jak vyplývá z obsahu uvedených cílů projektu, autorský tým zde obrací svoji pozornost výhradně na problematiku sankčního charakteru. Realizace cílů této oblasti problematiky by tak měla působit na snížení počtu závažných dopravních nehod na pozemních komunikacích České republiky.

Projekt TANGO se ve své podstatě zaměřuje na zkušební organizace řidičů s návrhem ucelené řady systémových opatření, jejichž realizace dle tvůrců projektu umožní nastavení vysokého standardu, který je běžnou součástí renomovaných nadnárodních institucí. V rámci projektu TANGO autorský tým navrhuje například:

- zavést model CAF – „*Model CAF představuje snadno použitelný nástroj, s jehož pomocí mohou organizace veřejného sektoru po celé Evropě využívat způsoby řízení kvality pro zlepšení své výkonnosti. Poskytuje sebehodnoticí rámec založený na principech podobných základním modelům používaným v rámci filosofie TQM, zejména u modelu excelence EFQM, je však speciálně vytvořen pro organizace veřejného sektoru s přihlédnutím k jejich specifitě. Je určen k použití ve všech částech veřejného sektoru, aplikace je možná v organizacích veřejného sektoru na národní či federální, regionální i místní úrovni. Základem modelu je 9 kritérií, 28 subkritérií s dílčími příklady, panely hodnocení pro předpoklady a výsledky, doporučení pro postup sebehodnocení, aktivity pro zlepšování, doporučení k realizaci benchlearningových projektů a slovník pojmů.*“³¹
- vytvořit strukturu české zkušební organizace,
- vymezit obecné zásady pro provádění závěrečných zkoušek uchazečů o řídičské oprávnění,
- věnovat pozornost osobnosti a odborné přípravě zkušebních komisařů,

³⁰ BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt SWING (2. díl.: Sankčně motivační systém a bezpečnost silničního provozu*. Vydání 1. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 13 - 14. ISBN 978-80-254-9946-7.

³¹ BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt TANGO: Zkušební organizace řidičů*. Vydání 1. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 20. ISBN 978-80-254-9948-1.

- stanovit základní kroky vedoucí k zajištění provedení závěrečných zkoušek uchazečů o řidičská oprávnění,
- specifikovat další aktivity zkušební organizace.

I přesto, že se projekt TANGO nesporně zabývá velmi podrobnými návrhy na zlepšení stavu bezpečnosti silničního provozu, není v něm řešena možná realizace následného vzdělávání neprofesionálních řidičů.

Projekt TWIST (Transport with Sense and Tact) – tento dokument přichází s návrhem nové koncepce přípravy řidičů. Autorský tým předpokládá přínos projektu pro oblast bezpečnosti silničního provozu, zejména pak:

- návrh integrálního vzdělávacího systému řidičů v České republice, při zavádění nejmodernějších trendů,
- zlepšení připravenosti absolventů autoškol,
- vytvoření racionálního systému zkoušek a zvýšení prestiže zkoušek,
- omezení přetěžování zkušební organizace,
- vytvoření systému, který zamezí vzniku korupčního prostředí,
- zavedení soustavy vstupního vzdělání uchazečů o profesi řidiče,
- zajištění profesionality řidičů z povolání, tj. profesionálních řidičů.

I přestože se projekt TWIST do nejmenších detailů zaobírá strategií a návrhy přípravy budoucích řidičů, stejně jako předchozí dva projekty neřeší zásadním způsobem problematiku následného vzdělávání neprofesionálních řidičů.³²

Mimo aktivity vyvíjené státními orgány je vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu dále prováděno akreditovanými vzdělávacími a školicími agenturami. Tento typ neformálního vzdělávání na území obce s rozšířenou působností Vyškov pak zprostředkovávají či zajišťují především tyto agentury:

- Vzdělávací **agentura IPSUM** „organizuje semináře a kurzy pokrývající svými tématy všechny oblasti působení veřejné a státní správy.“³³

³² BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt TWIST: Návrh nové koncepce přípravy řidičů*. Vydání 2. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 4. ISBN 978-80-254-9943-6.

³³ Agentura IPSUM. *Úvod*. [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.ipsum.cz/>

- **Vzdělávací agentura CAMPANUS** „působí v oblasti vzdělávání, pořádání odborných seminářů, nejrůznějších vzdělávacích akcí a konferencí.“³⁴
- **Společnost Aliaves & Co., a.s.** „Posláním společnosti Aliaves je dlouhodobá snaha o předávání postupů a vědomostí zaměstnancům veřejné správy a prostřednictvím přednášek, seminářů a odborných školení dlouhodobě zajišťovat informovanost o aktuální domácí legislativě a legislativě Evropské unie.“³⁵
- **Vzdělávací centrum pro Českou republiku** „je zaštiťující název pro volně spolupracující centra v některých regionech. Předmětem činnosti Vzdělávacího centra České republiky je zajišťovat vzdělávací služby zejména pro veřejnou správu a další subjekty, které projeví o vzdělávací nabídku zájem. Jedná se o odborné vzdělávací programy – semináře, kurzy, a to jak otevřené, tak na zakázku pro subjekt, který si školení vyžádá.“³⁶
- **Vzdělávací centrum Morava** – „společnost byla založena v létě roku 2009. Nebyla však na trhu vzdělávání žádným nováčkem. U jejího zrodu totiž stáli lidé s mnohaletou praxí ve vzdělávání dospělých se zaměřením na oblasti spojené s výkonem veřejné správy. Bylo tedy logické, že se Vzdělávací centrum Morava rovněž zaměří především na klientelu z veřejné správy.“³⁷

Jak vyplývá z prezentace a zaměření uvedených firem, cílovou skupinou jejich vzdělávacího zájmu je v první řadě úředník, který se zabývá výkonem přenesené státní pravomoci či výkonem samosprávy. Pro zájmovou oblast, tj. územní působnost obce Vyškov připadají v úvahu pouze čtyři úředníci, kteří jsou současně i neprofesními řidiči a v otázkách bezpečnosti silničního provozu jsou výše uvedenými agenturami pravidelně proškolení. Z celkového počtu neprofesních řidičů v konkrétní územní působnosti je evidentně tento počet zcela zanedbatelný.

³⁴ Vzdělávací agentura CAMPANUS. *Vaše cesta ke vzdělání*. [online]. © 2004 - 2014 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.campanus.com/>

³⁵ Aliaves & Co. *O nás*. [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.aliaves.cz/cs-stranky-onas.html>

³⁶ Vzdělávací centrum České republiky. *VCCR*. [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.vccr.cz/index.php?navi=6>

³⁷ Vzdělávací centrum Morava. *Vzdělávací instituce akreditovaná u MV ČR a u MPSV ČR*. [online]. © Vzdělávací centrum Morava s.r.o. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.vcmorava.cz/o-spolecnosti/profil/>

3 ROZBOR PLATNÉ NÁRODNÍ LEGISLATIVY V DANÉ OBLASTI

Ze znění článku 33 ústavního zákona č. 2/1993 Sb., LISTINA ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD, v platném znění, je zřejmé, že každý má právo na vzdělání.

Na území České republiky formy a metody vzdělávání profesních i neprofesních řidičů upravují příslušné právní normy. Výsledkem takového vzdělávání je získání řídičského oprávnění k řízení motorových vozidel a získání profesní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Prvním pilířovým zákonem, který upravuje podmínky pro udělení a držení řídičského oprávnění, specifikuje způsobilost k řízení motorových vozidel, podmiňuje a omezuje řídičského oprávnění, řeší odnětí, pozbytí či pozastavení řídičského oprávnění, dále se také zabývá přezkoumáním zdravotní způsobilosti, přezkoušením z odborné způsobilosti, zrušením podmínění nebo omezením řídičského oprávnění, jakožto i vrácením řídičského oprávnění, je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Problematika je řešena převážně v hlavě III ŘIDIČSKÉ OPRAVNĚNÍ A ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ, DÍL 1 Řidičské oprávnění, v §§ 80 až 102 silničního zákona.³⁸

Druhým pilířovým zákonem z této oblasti je Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o získávání odborné způsobilosti“). Tento zákon definuje subjekty, které poskytují vzdělávání žadatelů o řídičské oprávnění řidičů, dále provádí specifikaci subjektů, jejichž pravomocí je žadatele o řídičské oprávnění přezkušovat a na podkladě uznání získané odborné způsobilosti udělit řídičské oprávnění.

Základní právo na vzdělání je zakotveno v článku 33 zákona č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod, v platném znění, vzdělávání zaměřené na získání řídičského oprávnění je pak zakotveno v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komu-

³⁸ LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. s. 7, 8. ISBN 80-7201-867-3.

nikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále též jen silniční zákon).

3.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále též jen silniční zákon)

Náročnost, nebezpečnost i nebyvalá dynamika rozvoje silničního provozu, to jsou atributy, které k řízení motorových vozidel neodmyslitelně patří. Je proto celospolečensky žádoucí, aby vzdělávání osob, které žadatele přivede k získání oprávnění k řízení motorových vozidel, bylo upraveno národní legislativou. Ve světle výše uvedeného tak v roce 2001 vstoupil v účinnost silniční zákon, který do svého obsahu zapracoval příslušné předpisy Evropské unie, stanovil práva a povinnosti všech účastníků silničního provozu a mimo jiné určil i podmínky pro získání řídičského oprávnění k řízení motorových vozidel.

Podmínky pro vzdělávání řidičů, jehož hlavním cílem je získání řídičského oprávnění, upravuje silniční zákon v HLAVĚ III – ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ A ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ, konkrétně v DÍLE 1, v ustanoveních §§ 80-102.

Jak vyplývá z ust. § 80 silničního zákona „*Opravňuje řídičské oprávnění k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny řídičského oprávnění.*“³⁹ Jak uvádějí Leitner a Vraná, takto modifikované znění akceptuje model směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. 12. 2006 o řídičských průkazech, která pojem podskupiny sjednocuje na pojem skupina.⁴⁰ Taxativní výčet všech těchto možných skupin je uveden v § 80a silničního zákona.

V ust. § 82 silničního zákona jsou dále stanoveny podmínky, které musí osoba splnit proto, aby jí příslušným úřadem mohlo být uděleno řídičské oprávnění, bez jejich splnění nelze řídičské oprávnění udělit.

³⁹ LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, s. 263. ISBN 80-7201-867-3.

⁴⁰ LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, s. 263. ISBN 80-7201-867-3.

Jedná se o tyto níže uvedené podmínky:

- osoba dosáhne zákonem stanoveného věku,
- je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,
- má obvyklé bydliště na území ČR nebo zde alespoň šest měsíců studuje, co lze chápat jako studium, specifikuje odstavec 4 téhož ustanovení,
- nepodrobuje se trestu zákazu činnosti nebo nedosahuje na svém bodovém kontě 12 bodů,
- není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem.

Věkové hranice pro získání příslušných skupin řidičského oprávnění jsou vymezeny v ustanovení § 83 silničního zákona (15 - 24 let).

V ustanoveních §§ 84-89a silničního zákona je definováno, co lze chápat pod pojmem zdravotní způsobilost, kdo je příslušný k vydání posudku o zdravotní způsobilosti, v jakém rozsahu se provádí lékařské prohlídky a odborná vyšetření, jaký je obsah prohlášení žadatelů, jaký je okruh osob, které mají stanovenou povinnost podrobovat se pravidelným lékařským prohlídkám či dopravně psychologickému vyšetření.

Pro účely tohoto zákona je zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel podle § 84 odst. 1 stanovena následovně „Zdravotní způsobilostí k řízení motorových vozidel se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel (dále jen „zdravotní způsobilostí“).⁴¹

Podle ust. § 90 odst. 1 „Řidičské oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny může být uděleno pouze osobě, která získá odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu (dále jen odborná způsobilost).“⁴² Oním zvláštním právním předpisem je myšlen zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Osvědčení, kterým řidič prokazuje skutečnost, že je patřičně vzdělán, tj., že je způsobilý k řízení motorových vozidel, se nazývá řidičský průkaz. Podle ust. § 103 odst. 1 silni-

⁴¹ LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, s. 283. ISBN 80-7201-867-3.

⁴² LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, s. 295. ISBN 80-7201-867-3.

ního zákona „Řidičský průkaz je veřejná listina, která osvědčuje řidičské oprávnění držitele a jeho rozsah a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona.“⁴³

V §§ 91, 92, 93 silniční zákon specifikuje další podmínky k udělení řidičského oprávnění, udělení a rozšíření řidičského oprávnění, podmínění a omezení řidičského oprávnění.

Odnětí řidičského oprávnění, jeho vzdání se, řeší ustanovení § 94 silničního zákona, důvody pozbytí řidičského oprávnění, jakož i povinnosti s tímto spojené, jsou stanoveny v § 94a téhož zákona. Důvody a dopady pozastavení řidičského oprávnění jsou specifikovány v § 95 silničního zákona. V §§ 96, 98-102 silniční zákon stanovuje formy a způsoby přezkoumání zdravotní způsobilosti, zrušení podmínění nebo omezení řidičského oprávnění a podmínky a povinnosti při jeho vrácení.

Povinnost absolvovat další vzdělávání ve formě přezkoušení z odborné způsobilosti řidičů vyplývá z ust. §§ 97, 102. Tuto povinnost pak lze dovodit i z ust. § 6 odst. 9 silničního zákona. Podle prvně zmiňovaného ust. § 97 silničního zákona se další vzdělávání spočívající v přezkoušení z odborné způsobilosti provede u řidičů, kteří pozbývají částečně odbornou způsobilost viz § 93 odst. 2 písm. b) silničního zákona nebo pozbývají zcela odbornou způsobilost viz § 94 odst. 1 písm. b) téhož zákona. K následnému vzdělávání zakončenému přezkoušením z odborné způsobilosti jsou donuceni řidiči, kterým byl soudem nebo správním orgánem vysloven trest nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, v případě rozhodnutí správních orgánů v délce trvání nejméně 6 měsíců. Po marném uplynutí celé délky trestu či sankce nebo po upuštění zbytku výkonu trestu či sankce podle zvláštního právního předpisu, je takovému řidiči vráceno jeho pozbyté řidičské oprávnění teprve po absolvování vzdělávání v příslušném rozsahu a doložení dokladu o znovu získání odborné způsobilosti.

Ze znění ust. § 6 odst. 9 silničního zákona, můžeme lehce dovodit potřebu dalšího vzdělávání pro tzv. profesní řidiče. Tito řidiči, kteří řídí vozidla nebo jízdní soupravy zákonem specifikovaných skupin, se musí v určených lhůtách podrobovat vstupnímu školení, případně vstupnímu školení v rozšířeném rozsahu a pravidelnému školení. Teprve

⁴³ LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. s. 328. ISBN 80-7201-867-3.

absolvováním tohoto následného vzdělávání získají statut profesního řidiče. Taková osoba prokazuje tuto dispozici průkazem profesní způsobilosti řidiče.

Stejný charakter v potřebě dalšího vzdělávání má i ust. § 123d silničního zákona, které je zařazeno v HLAVĚ 5 – bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem. Z obsahu jednotlivých ustanovení týkajících se bodového hodnocení řidičů je zřejmé, že každý řidič, který dosáhl 12 bodů na svém bodovém kontě v zákonem stanovené lhůtě, pozbývá své řidičské oprávnění a po dobu 12 měsíců není oprávněn na území České republiky řídit motorová vozidla. Po uplynutí této doby smí požádat o jeho vrácení, avšak s podmínkou, že absolvuje vzdělání ve formě přezkoušení z odborné způsobilosti.

Jak bylo uvedeno výše, mimo výčet shora uvedených případů, ve kterých jsou řidiči povinni nebo nuceni podrobit se vzdělávání ve formě přezkušování či vstupních školení, není v silničním zákoně následně, další, průběžné či jiné vzdělávání nijak kodifikováno.

3.2 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen zákon o odborné způsobilosti)

Zatímco podmínky pro udělení řidičského oprávnění jsou stanoveny silničním zákonem, získání a zdokonalení odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel upravuje zákon o odborné způsobilosti. Znění této právní normy se však netýká jen žadatelů a držitelů řidičského oprávnění, ale také provozovatelů silniční dopravy, provozovatelů autoškol, provozovatelů školicích středisek, zkušebních komisařů a z hlediska státní správy a dozoru se týká i Ministerstva dopravy ČR, krajských úřadů a pověřených obcí.

Podle ust. § 53 zákona o odborné způsobilosti „Státní správu ve věcech získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel podle tohoto zákona a v rozsahu jím vymezeném vykonávají obecní úřady obcí s rozšířenou působností,

krajský úřad a ministerstvo.“⁴⁴ Pod legislativní zkratkou ministerstvo je myšleno Ministerstvo dopravy ČR viz ust. § 34 zákona o odborné způsobilosti.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností podle ust. § 53 odst. 2 zákona o odborné způsobilosti mimo jiné rozhoduje o vydání, změně a odnětí registrace k provozování autoškoly, schvaluje výcvikové vozidlo a změny jeho užívání, zařazuje žadatele o řidičské oprávnění ke zkouškám a tyto zkoušky provádí a dále také v rozsahu své působnosti projednává správní delikty na tomto úseku.

Pravomoci krajského úřadu jsou vymezeny v § 53 odst. 3 zákona o odborné způsobilosti. Mezi ně patří rozhodování o udělení a odnětí profesního osvědčení, rozhodování o udělení a odnětí akreditace k provozování výuky a výcviku a vyšší akreditace k provozování školení bezpečné jízdy a projednávání správních deliktů v prvním stupni v rozsahu své působnosti.

Jak vyplývá z ust. § 53 odst. 4 zákona o odborné způsobilosti je pravomocí Ministerstva dopravy ČR rozhodovat o vydání, prodloužení a odnětí průkazu zkušební komisaře, provádět základní, zdokonalovací školení a zkoušky a přezkušování zkušebních komisařů a také projednat v prvním stupni správní delikty v rozsahu své působnosti.

Podmínky přijetí k výuce a výcviku jsou taxativně stanoveny v § 13 zákona o odborné způsobilosti. Patří mezi ně např. podání písemné žádosti, dosažení stanoveného věku, existence způsobilosti k právním úkonům, existence zdravotní způsobilosti, trvalý nebo přechodný pobyt na území České republiky. Další důležitou podmínkou je, že žadatel nesmí být ve výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

Druhy výuky a výcviku jsou stanoveny v ust. § 14 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti a jsou uvedeny níže:

- a. základní výuka a výcvik,
- b. sdružená výuka a výcvik,
- c. rozšiřující výuka a výcvik,

⁴⁴ BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. *ZÁKON O ZÍSKÁVÁNÍ A ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL s komentářem a souvisejícími předpisy*. 3. aktualizované vydání. Praha: VENICE MUSIC PRODUCTION, 2010, s. 109. ISBN 978-80-904270-0-6.

- d. výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu,
- e. doplňovací výuka a výcvik.

Oprávnění k provedení výuky a výcviku řidičů je stanoveno v §§ 21 a 22 zákona o odborné způsobilosti. Podle ustanovení § 21 odst. 1 „*Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou předmětu zdravotnické přípravy, mohou osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení...*“⁴⁵ Výuku zdravotnické přípravy s praktickým výcvikem mohou dle § 22 vést například lékaři, vyšší zdravotničtí pracovníci, v oborech činnosti diplomovaná všeobecná nebo dětská sestra či absolventi rekvalifikačních kurzů akreditovaných MŠMT ČR nebo i instruktoři Českého červeného kříže.

Povinnosti provozovatele autoškoly, způsob výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění, jakož i způsob ukončení uvedeného vzdělávání, je zakotven v §§ 25 – 31 zákona o odborné způsobilosti. Výuka je zahájena první vyučovací hodinou. Po ukončení výuky a výcviku se žadatel podrobí zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla. K provedení této zkoušky je příslušný pověřený úřad, a to podle § 33 odst. 1 zákona o odborné způsobilosti, který k tomuto výkonu určí zkušební komisaře. Pokud je žadatelem voják v činné službě, určí pověřený úřad vojenského zkušební komisaře (§ 33 odst. 3 zákona o odborné způsobilosti). V rámci odborné zkoušky jsou zkušebním komisařem ověřeny žadatelovy teoretické znalosti ze silničního zákona, znalosti ovládnutí a údržby vozidla (s výjimkou skupiny AM) a praktické znalosti jízdy s vozidlem. Po úspěšném absolvování žadatel získá řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel a v této souvislosti je mu vydán řidičský průkaz.

Jak vyplývá ze znění zákona o odborné způsobilosti, následné vzdělávání neprofesních řidičů tento zákon nekodifikuje. V HLAVĚ PRVNÍ se tato právní norma zabývá pouze následným vzděláváním profesních řidičů. V §§ 46-48 stanoví povinnosti profesních řidičů podrobit se vstupnímu a pravidelnému školení. Tatáž norma pak vzdělávání svěruje do rukou provozovatelů školicích středisek, která jsou k této činnosti akreditována (§ 49 zákona o odborné způsobilosti).

V souvislosti s následným vzděláváním je ještě potřeba zmínit ustanovení zakotvené v HLAVĚ DRUHÉ § 52d zákona o odborné způsobilosti, v němž je řidičům „ohrože-

⁴⁵ BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. *ZÁKON O ZÍSKÁVÁNÍ A ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL s komentářem a souvisejícími předpisy*. 3. aktualizované vydání. Praha: VENICE MUSIC PRODUCTION, 2010. s. 25. ISBN 978-80-904270-0-6.

ným“ dosažením vyššího počtu bodů (max. však do 10 bodů a při splnění dalších podmínek stanovených zvláštním právním předpisem) umožněno dobrovolně se účastnit zdokonalení své odborné způsobilosti. Úspěšným absolvováním této odborné způsobilosti maximálně jednou v roce může „ohrožený“ řidič vylepšit nepříznivý výsledek svého bodového konta. Akreditaci k provádění takové činnosti získá středisko bezpečné jízdy od krajského úřadu. Povinnosti takové střediska jsou vymezeny v § 52g zákona o odborné způsobilosti.

4 SOUČASNÉ SVĚTOVÉ TRENDY EU PREVENCE VZNIKU DOPRAVNÍCH NEHOD

Snahou evropské politiky v oblasti bezpečnosti evropského silničního provozu do roku 2020 je definovat obecný řídicí rámec a vymezit cíle, které by měly být návodem pro strategie jednotlivých členských zemí EU. Tyto rámce a cíle mají podpůrně vést k nasměrování a provádění politiky bezpečnosti silničního provozu těmi nejvhodnějšími způsoby. Ze souboru strategických cílů v této oblasti je základní význam kladen na **vzdělávání**, výcvik a prosazování pravidel silničního provozu.

Evropská komise směrem k EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ ve svém sdělení č. KOM(2010) 389/3 pro oblast bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020 vymezuje 7 základních cílů, které jsou určeny jak pro Evropskou unii, tak pro jednotlivé členské státy. Vzdelávání řidičů je zahrnuto v cíli č. 1, který apeluje na **zkvalitňování vzdělávání** a výcviku účastníků silničního provozu. Mimo jiné z obsahu prvního cíle vyplývá, že „*Současný přístup k výcviku řidičů zůstává i nadále příliš fragmentovaný a specializovaný. Komise navrhuje prosazovat širší přístup a vzdělávání a výcvik chápat jako globální proces, jakési celoživotní „nepřetržité vzdělávání“.* Je třeba podporovat interaktivní metody a získávání autonomie, a zároveň si patřičně uvědomovat potřebu zachování ceny řidičských průkazů na rozumné úrovni.“⁴⁶

Jako určitý trend prevence lze chápat opatření Komise, která se zavazuje ke vhodné spolupráci s jednotlivými členskými státy při rozvoji společné strategie vzdělávání a výcviku ve sféře bezpečnosti silničního provozu.

V oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu přijímají některé členské země Evropské unie celou řadu opatření, novelizací, regulací. Rovněž vedou početné kampaně s cílem zlepšit stávajících situací. Autorka diplomové práce vybírá ty členské země, které se velmi aktivně podílí na zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Z hlediska významu a časové chronologie pak vytipovává zejména ta opatření, novelizace, regulativy

⁴⁶ Evropská komise. *Doprava. Bezpečnost silničního provozu*. [online]. © Evropská unie, 1995-2014 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_cs.pdf

a kampaně, které jsou důležité a korespondují s rokem vzniku českého silničního zákona, resp. s jeho zavedením do našeho právního systému (rok 2001).

MAĎARSKO - v oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu přijímá Maďarsko několik desítek opatření a to v letech 1975 až 2004. V roce 2000 je povinně zavedeno 56 směrnic EU, v roce 2001 je zaveden bodový systém, který je propojen se zdokonalovacím výcvikem řidičů, v roce 2004 modifikace bodového systému přináší jeho zpřísnění.

NIZOZEMSKO - od roku 1970 do roku 1998 přijímá i Nizozemsko celou řadu opatření a regulativů. V roce 1970 Nizozemsko zavádí systém nouzových telefonů na dálnicích. V roce 2002 země zavádí bodový systém pro nové řidiče a dále zákaz držení mobilního telefonu během řízení všech motorových vozidel. V roce 2003 zavádí Nizozemsko periodické kampaně na podporu zvýšení bezpečnosti (dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, používání bezpečnostních pásů, osvětlení jízdních kol). V roce 2004 je zavedena změna v provedení závěrečné zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění na motocykl.

PORTUGALSKO - od roku 1970 do roku 1998 zavádí Portugalsko mnoho desítek opatření a regulativů. V průběhu těchto let probíhá řada kampaní, např. za dodržování rychlostních limitů, používání bezpečnostních pásů (1992), kampaň zaměřená na mladé řidiče (1993), kampaň na podporu zvýšení účinnosti silničního zákona (1994), kampaň za pozitivní ovlivnění chování řidičů (1998). Od roku 1992 Portugalsko zavádí řidičské průkazy na zkoušku a v roce 1998 přijímá nový silniční zákon a zavádí maximálně přísné tresty pro řidiče recidivisty.

ŘECKO – v letech 1978 až 2004 v oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu přijímá Řecko 32 opatření. V roce 1986 zřizuje sekci prevence dopravní nehod v národním centru pro urgentní péči. V roce 2000 zavádí Řecko nový systém sledování chování řidičů a v roce 2004 připravuje 2. strategický plán pro zlepšení bezpečnosti silniční dopravy.

SLOVINSKO – v letech 1970 až 2005 v oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu přijímá také tato země mnohá opatření, regulativy i novelizace a v této problematice uskutečňuje i celou řadu kampaní. V roce 2002 vzniká „Program národní bezpečnosti silniční dopravy Slovinska“, vize NULA s cílem snížit počet mrtvých do roku

2005. V roce 2005 zavádí Slovinsko nový zákon o bezpečnosti silničního provozu a v této souvislosti výrazně zpřísňuje postihy za dopravní přestupky. V tomto roce Slovinsko zakládá agenturu pro bezpečnost silničního provozu, která nahrazuje původní radu.

ŠPANĚLSKO – tento stát v letech 1974 až 2003 činí kroky ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V roce 2001 zavádí možnost zadržení řidičského průkazu řidičům, kteří o nejméně polovinu překročí nejvyšší povolenou rychlost. V letech 2002 a 2003 jsou oznámeny plány BESIP, jejichž cílem je snížení počtu usmrcených a vážně zraněných.

ŠVÉDSKO – tento severský stát se v letech 1972 až 2003 aktivně podílí na zvyšování bezpečnosti silničního provozu. V roce 1976 zavádí označování školních autobusů. V roce 1990 Švédsko zavádí řidičský průkaz na zkušební dvouleté období. V roce 1992 zavádí automatický systém záznamu překročení nejvyšší povolené rychlosti. V roce 1997 je švédským parlamentem přijata vize „NULA“. V roce 2003 dochází k osazení radarů na 500 km silnic.

VELKÁ BRITÁNIE – i tento ostrovní stát v letech 1970 až 2002 aktivně přistupuje ke zvyšování úrovně bezpečnosti silničního provozu. V roce 1972 zahajuje výcvik odborníků, jejichž úkolem je snížit počet dopravních nehod. Institut dopravní a silniční vydává v roce 1980 průvodce ke snížení počtu dopravních nehod. V roce 1987 je prezentován národní cíl, který spočívá v poklesu nehodovosti o 33 % do roku 2000.⁴⁷

Na závěr této kapitoly se autorka diplomové práce zmiňuje o důležitém nástroji evropské politiky, který byl vytvořen pro zajištění bezpečnosti silničního provozu. Jedná se o projekt **SARTRE 4 - Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe**, který svůj počátek datuje do roku 1991. Tento projekt je určen nejen pro vědce, specialisty, dopravní inženýry, politiky a přímé účastníky silničního provozu, ale i pro zájemce o tuto problematiku. Je založen na existenci speciálnosti evropského prostředí a dostupnosti zjištěných a ověřených údajů z dopravních politik zemí zúčastněných na tomto projektu, znalostí dopravních rizik, postojů k otázkám bezpečnosti silničního provozu, znalostí dopravních zvyklostí. Ze sumáře získaných výsledků mohou země zapojené do projektu provádět komparaci svých problematických oblastí, což může postupně vést ke změně

⁴⁷ BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt TWIST. Příloha č. 1*. Vydání 2. Liberec: Roman Budský, 2011, ISBN 978-80-254-9943-6.

stávajících či zavedení nových právních předpisů, které tak mohou být plně harmonizovány pro celou Evropu. Získané výsledky mají dále napomáhat při zavádění inteligentních dopravních systémů. Co je pak zajímavé, poskytnuté informace mohou být využity buď v oblasti vzdělávání účastníků silničního provozu, nebo při projektování bezpečnostní kampaně. Průzkumy provedené v rámci SARTRE lze totiž považovat za zvláštní, neboť mimo informace použitelné v oblasti primárních cílů (snížení nehodovosti, počty deliktů) zahrnují taktéž informace k sekundárním cílům, které lze právě využít při návrhu kampaní, vzdělávacích programů, nebo jich lze užít k ověření účinků opatření již provedených na úseku bezpečnosti silničního provozu.⁴⁸

⁴⁸ SARTRE: Publications. *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. [online]. Copyright © 2014 SARTRE [cit. 2014-02-06]. Dostupné z: http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecured1&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1391784626&hash=a1c0b235095d57bff113950f5a28adba

PRAKTICKÁ ČÁST

5 KVANTITATIVNÍ PRŮZKUM POSTOJŮ NEPROFESNÍCH ŘIDIČŮ K DALŠÍMU VZDĚLÁVÁNÍ

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu je bezesporu nejvýznamnějším faktorem lidský činitel. S uvážením této skutečnosti je proto kvantitativní průzkum zacílen na početnou skupinu neprofesních řidičů a ke zjištění jejich postojů v oblasti jejich dalšího řidičského vzdělávání. Dle autorky diplomové práce kvalitní vzdělávání neprofesních řidičů může svým dílem přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a dále může být doplňkovým opatřením v celém systému preventivních opatření k naplňování cílů „Národní strategie ČR“.⁴⁹

Projekt kvantitativního průzkumu obsahuje etapy pilotního průzkumu, předprůzkumu a hlavního průzkumu.

Pilotního průzkumu se zúčastní všichni členové realizačního týmu včetně vedoucího projektu. Cílem pilotáže je provedení bližšího seznámení se s prostředím, v němž bude průzkum následně realizován a dále budou vytipována co nejvhodnější místa k provádění předprůzkumu a hlavního průzkumu.

Vlastní předprůzkum je proveden autorkou diplomové práce a jeho cílem je ověřit účinnost a použitelnost zvolené metody a nástrojů vybraných k realizaci průzkumu. Pro předprůzkum je použita metoda interview (rozhovoru) s vytipovanými odborníky, a to zejména k odladění obsahu a formy dotazníku hlavního průzkumu.

Výsledky předprůzkumu jsou využity k potvrzujícímu nebo vyvracejícímu ověření aktuálnosti tématu, k ověření dostatečného zájmu respondentů, srozumitelnosti dotazníkových otázek, jejich případnou korekci, jakožto i ověření časové dostatečnosti potřebné pro vyplnění dotazníku. Celý průzkum je proveden výhradně na v územním obvodu obce s rozšířenou působností Vyškov. Sběr dat je proveden týmem předem proškolených spolupracovníků na vytipovaných místech v terénu.

⁴⁹ BESIP. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020*. [online]. Copyright © 2012 [cit. 2014-02-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

Stanovení průzkumného problému, stanovení hypotéz, volba vhodných metod průzkumu, zpracování dat a analýza získaných údajů je realizováno autorkou diplomové práce.

5.1 Stanovení průzkumného problému a jeho cíle

Vědomosti a schopnosti řidičů, kteří se přímo zúčastňují dnes velmi složitého a hustého silničního provozu, mají velký význam pro bezpečnost jak samotných řidičů, tak i ostatních účastníků silničního provozu. Oblast bezpečnosti silničního provozu je celospolečensky významná a stát a společenské instituce jí věnují značnou pozornost. V této oblasti a z pohledu andragogiky lze vysledovat systémová opatření státu k povinnému a pravidelnému vzdělávání profesních řidičů, kteří k výkonu svého povolání musí absolvovat po celou dobu svého povolání pravidelná školení. Naopak u nesrovnatelně početnější skupiny neprofesních řidičů není z hlediska andragogiky tento řidič od doby získání řidičského oprávnění systémově veden k dalšímu sebevzdělávání, byť se silniční provoz dynamicky rozvíjí a mění a spolu s ním se často a podstatně mění i pravidla silničního provozu a technická úroveň vozidel.

Průzkum reaguje na problém chybějícího systému následného a celoživotního vzdělávání neprofesních řidičů.

Stanovení průzkumného problému se tak dotýká jednoho ze sedmi dílčích cílů Národní strategie ČR, stanovené vládou ČR pro období 2010 - 2020 v oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu⁵⁰:

„ZLEPŠIT VZDĚLÁVÁNÍ A VÝCVIK ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU se specifickým zaměřením na zkvalitnění přípravy a průběhu zkoušky uchazečů o řidičské oprávnění a průběžného výcviku neprofesionálních řidičů po vydání řidičského průkazu, a to zejména s ohledem na schopnosti starších lidí.“⁵¹

Cíle průzkumu:

- Ověřit, zda a v jakém rozsahu existuje zájem o další vzdělávání ve skupině neprofesních řidičů.

⁵⁰ BESIP. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020*. [online]. Copyright © 2012 [cit. 2014-02-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>

⁵¹ Ministerstvo dopravy. *Bezpečnost na silnicích*. [online]. © 2006 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

- Zjistit takovou formu následného celoživotního vzdělávání, kterou by neprofesní řidiči nejvíce preferovali.
- Zjistit nejvhodnější frekvenci mezi poskytovaným vzděláváním.
- Ověřit zájem o netradiční formy motivačního a prožitkového vzdělávání neprofesních řidičů.

Cílová skupina

Cílovou skupinu průzkumu tvoří základní soubor průzkumu s celkovým počtem 20 939 řidičů registrovaných registrem řidičů, kteří mají trvalý pobyt v územním obvodu obce s rozšířenou působností Vyškov v období od 01. 09. 2013 do 28. 11. 2013. Z tohoto počtu připadá 11 138 osob na řidiče muže a 9 801 osob na řidičky ženy. Skutečný počet neprofesních řidičů mužů a žen je písemně potvrzen Městským úřadem Vyškov, registrem řidičů, a je uveden v příloze **G**.

Výběrový soubor je utvořen z 549 respondentů vybraných zcela náhodným výběrem z respondentů základního souboru.

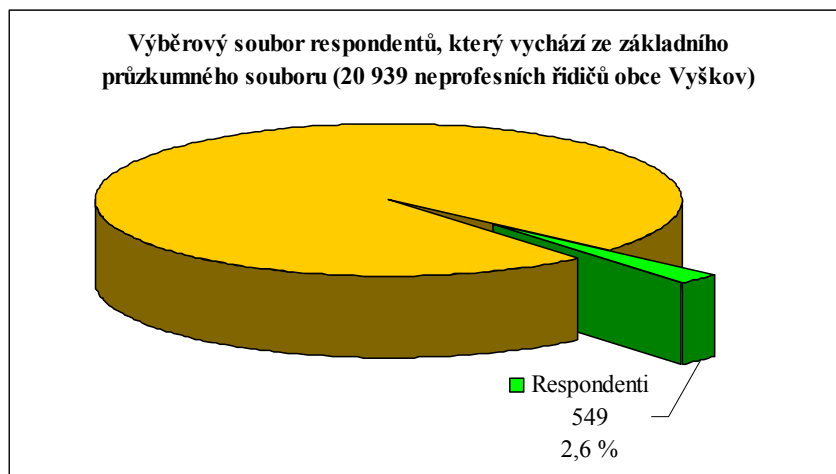
Graf 1: Základní soubor průzkumu - řidiči územního obvodu obce Vyškov



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Graf 1 znázorňuje poměr mužů a žen základního průzkumného souboru, který představují neprofesní řidiči územního obvodu obce s rozšířenou působností Vyškov (počty řidičů jsou platné pro období provádění průzkumu).

Graf 2: Výběrový soubor respondentů v územního obvodu obce Vyškov



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Graf 2 znázorňuje počet respondentů výběrového průzkumného souboru neprofesních řidičů. Z grafu je patrné, že výběrový soubor tvoří 549 respondentů (v grafu je znázorněno zelenou barvou), což představuje 2,6 % ze základního průzkumného vzorku (v grafu je znázorněno žlutou barvou).

Stanovení hypotéz

„Hypotéza je vědecký předpoklad“⁵², který při zkoumání daného problému „*má své opodstatnění a význam.*“⁵³ Při stanovování hypotéz vychází autorka z předpokladů, které získala na základě svých osobních praktických zkušeností, tzn. ze skutečností, které jsou jí o problematice známy a stanovením hypotéz se snaží o ověření jejich platnosti. Při stanovování hypotéz používá jednoduché, ale výstižné formulování. Pro samotný průzkum pak stanovuje tři základní hypotézy, které tvoří jeden konzistentní celek.

⁵² GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. 2. rozšířené vydání. Brno: Paido, 2010, s. 63. ISBN 978-80-7315-185-0.

⁵³ PUNCH, Keith F. *úspěšný návrh výzkumu*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2008, s. 47. ISBN 978-80-7367-468-7.

Pro kvantitativní průzkum autorka diplomové práce stanovila tyto tři následující hypotézy:

Hypotéza 1: Více jak 60 % řidičů řídí denně osobní vozidlo a řídí rádo.

Hypotéza 2: Více jak 70 % řidičů se necítí na silnicích zcela bezpečně.

Hypotéza 3: Více jak 40 % řidičů uvítá další vzdělávání, a to dobrovolnou formou s motivačními a prožitkovými metodami.

5.2 Organizace kvantitativního průzkumu

Dotazník kvantitativního průzkumu

Pro realizaci kvantitativního průzkumu byl autorkou diplomové práce navržen dotazník, který je pro respondenty srozumitelný, jednoduchý a který zabere pouze 5 až 10 min. času k vyplnění. Konečný obsah a forma dotazníku je výsledkem realizace předprůzkumu, který byl metodou krátkého interview (bez záznamu) proveden s menším počtem vytipovaných odborníků a zcela náhodně oslovených osob. Na podkladě připomínek vyplývajících z tohoto předprůzkumu byla provedena korekce dílčích otázek do jeho konečné podoby. Finální podoba dotazníku je uvedena v příloze **C** této diplomové práce.

Finální dotazník má celkem 23 otázek. Otázky č. 1 až 9 jsou zaměřeny na identifikaci respondentů, otázky č. 10 až 13 jsou zaměřeny na hodnocení stavu v oblasti průzkumu a otázky č. 14 až 23 poskytují respondentům možnost návrhů a realizací svých představ ke zlepšení stávajícího stavu. U otázky č. 17 je poskytnuta možnost zaškrtnout více než jednu odpověď, zaznamenáno bylo celkem 1 200 odpovědí. U otázky č. 16 bylo celkem zaznamenáno 577 odpovědí (i když nebylo předepsáno více odpovědí). Na ostatní otázky bylo celkem zaznamenáno 549 odpovědí v každé dílčí dotazníkové otázce. Tento počet odpovídá počtu výběrového vzorku respondentů.

Termíny realizace vyplňování dotazníků

Dotazníky v tištěné podobě byly v počtu 549 ks péčí realizačního týmu rozdány, vyplněny a zpětně průběžně shromažďovány v období od **01. 09. 2013** do **20. 11. 2013**.

Složení realizačního průzkumného týmu

Vedoucí průzkumu: Bc. Zikmundová Jana

Členové průzkumného týmu: Bauchová Zdeňka, Jana Procházková

Bc. Šlapalová Eva, Ing. Josef Zikmund

Členové realizačního průzkumného týmu jsou vybráni ke spolupráci z toho důvodu, že s problematikou provozu na pozemních komunikacích mají dostatečné zkušenosti. Jednotlivci týmu jsou zaměstnání v odvětvích silničního hospodářství, silniční dopravy, výzkumu motorových vozidel a v sektoru soukromého podnikání. Autorka diplomové práce je přesvědčena, že letitá zkušenost členů týmu právě pro zkoumanou oblast poskytuje dostatečné záruky pro zdárný průběh a validitu průzkumu.

Místa vytipované k provedení průzkumu

Náhodný výběr respondentů a jeho praktická realizace vyplynuly z pilotního průzkumu na těchto vytipovaných místech:

- Městský úřad Vyškov, odbor dopravy,
- Benzínové stanice nacházející se v územního obvodu obce Vyškov,
- Institut dopravní výchovy Armády České republiky, Velitelství výcviku Vyškov,
- Autosalón „AUTOPYTELA“, Vyškov,
- Autosalón „MAGNUMCAR“, Vyškov,
- Gymnázium a Střední odborná škola zdravotnická a zemědělsko-ekonomická Vyškov,
- Chytrá lékárna Vyškov,
- Komerční banka, pobočka Vyškov.

Vlastní realizace průzkumu

Na shora uvedených místech byl členy realizačního týmu v odpoledních a podvečerních hodinách, tj. v mimo pracovní dobu, průběžně prováděn zcela náhodný výběr a oslovení možných respondentů, kteří byli současně požádáni, aby vyplnili dotazník. Každý z oslovených respondentů byl informován o důvodu a záměru prováděného průzkumu.

V případě kladného zájmu respondenta o vyplnění dotazníku členové realizačního týmu souběžně provedli ověření, zda se jedná o neprofesního řidiče a zároveň o řidiče, který je veden registrem řidičů Městského úřadu Vyškov. Pokud byly splněny obě tyto podmínky současně, byl respondentům předán dotazník v papírové podobě. Po vyplnění byl dotazník vrácen členům průzkumného týmu, kteří poté ve všech případech provedli průběžnou kontrolu, zda respondenti zodpověděli všechny otázky. V období od 1. 9. 2013 do 28. 11. 2013 autorka diplomové práce prováděla sběr vyplněných dotazníků, a to každou neděli. V rámci průzkumu nebyl ze strany respondentů zaznamenán žádný výrazně negativní postoj, naopak se všichni členové průzkumného týmu shodli na tom, že respondenti jeví převážně živý zájem o problematiku dalšího vzdělávání neprofesních řidičů a průzkum s tím spojený.

Způsob vyhodnocení dotazníků

Vyplněné dotazníky byly zpracovány v SW prostředí MS EXCEL, v jednoúčelově vytvořeném souboru dat. Názory, podněty a připomínky respondentů, uvedené v závěru „Dotazníků“ jsou přehledně uvedeny v příloze I.

V níže uvedené tabulce je názorně demonstrováno, jakou formou jsou údaje dotazníkového průzkumu zpracovávány.

Tabulka 1: Vzor zápisu dat k vyhodnocení dotazníků

			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1.	Jaké je Vaše pohlaví?	Žena	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	
		Muž	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
2.	Jaký je Váš věk?	18-22 let	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		23-27 let	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
		28-45 let	1	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0
		46 let a více	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
3.	Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?	Základní	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Učební obor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
		Středoškolské	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Vysokoškolské	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1

Zdroj: autorka (vlastní šetření)

Tabulka 1 obsahuje vzor zápisu dat k vyhodnocení dotazníků. Na prvním řádku jsou vzestupným způsobem zapsána čísla, jimiž byly všechny dotazníky opatřeny. Základem vyhodnocování je zapsání čísla **1** do příslušné buňky tabulky – jako hodnoty určující

danou odpověď respondenta (zaškrtnuté políčko), a čísla **0** do ostatních buněk, které prezentuje odpověď, která nebyla respondentem využita, a tudíž nebyla ani počítána.

Pojmová mapa kvantitativního průzkumu

Pojmová mapa kvantitativního průzkumu podává souhrnný grafický přehled o cílech, obsahu a organizaci průzkumu. Pojmová mapa je v příloze **A** této diplomové práce. Předpokládá se její využití ve vzdělávacím procesu neprofesních řidičů, při obhajobě diplomové práce a při seminářích a přednáškách na dané téma.

Doplňkový průzkum provedený pomocí metody zveřejnění dotazníku na internetu

Pro doplňkový průzkum („internetové šetření“) se autorka diplomové práce rozhodla z důvodů orientačního porovnání výsledků hlavního průzkumu s názory a postoji respondentů používajících sociální sítě v národním rozsahu. Autorka si je vědoma toho, že sociální sítě pro stanovený účel průzkumu poskytují moderní metodu rychlého získání informací s velkým potenciálem.

Po prostudování internetových nabídek v oblasti dotazníkových průzkumů ve veřejnosti autorka zvolila bezplatnou službu na veřejném serveru www.vyplnto.cz.⁵⁴

Tato služba umožňuje tvorbu jakéhokoliv dotazníku s pomocí interaktivního průvodce, je možno zvolit si termín vyplňování, jazyk vyplňování, automatické zpracování dat a export dat do formátů XLS, XLSX, CSV, XHTML a PDF+QR. Bezplatnou službu s dostatečnou technickou podporou je možné rozšířit i o placenou profesionální službu.

Webové stránky provozuje a službu poskytuje Ing. Marek Demčák, IČ 71536230.

Provedení služby je zadáno v termínu od **6. 10. 2013** do **31. 10. 2013**. Celkem odpovídá **142** respondentů. Průměrná doba vyplňování je 4 min. 37 s. Dílčí otázky doplňkového průzkumu se shodují s otázkami dotazníku hlavního průzkumu.

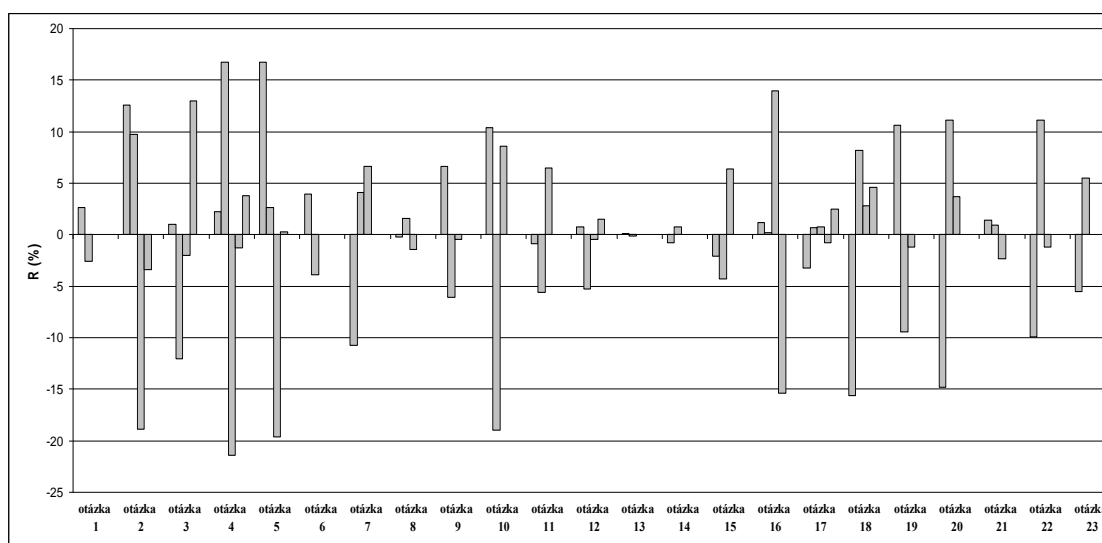
Pomocí diskusního fóra jsou zaznamenány zajímavé a podnětné názory respondentů. Na všechny tyto názory a připomínky autorka diplomové práce reaguje přímo na webových stránkách.

⁵⁴ VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

5.3 Výsledky kvantitativního průzkumu

Vyhodnocení dat kvantitativního průzkumu je provedeno v tabulce 3. V tabulce je dále provedeno porovnání dat hlavního a doplňkového průzkumu. Z tabulky je zřejmé, že výsledky hlavního a doplňkového průzkumu se liší nejvíce o 21 % a vedou ke stejným závěrům. Grafické vyhodnocení výsledků doplňkového průzkumu je uvedeno v příloze E této diplomové práce.

Graf 3: Rozdílové srovnání procentuálních výsledků provedených průzkumu



Zdroj: autorka (vlastní šetření)

Graf 3 popisuje procentuální rozdíl výsledků hlavního a doplňkového kvantitativního průzkumu u všech otázek (1 až 23) dotazníku. Kladné hodnoty grafu představují rozdílové procento, které vyjadřuje vyšší podíl odpovídajících v dílčích odpovědích v internetovém šetření. Naopak záporná hodnota vyjadřuje vyšší procento odpovídajících v dílčích odpovědích v hlavním průzkumu.

Tabulka 2: Příklad provedení výpočtu

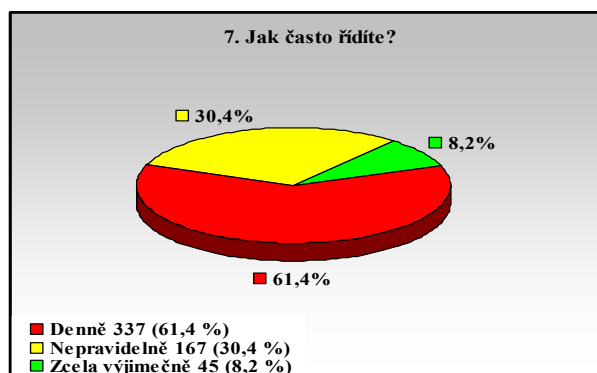
Otázka č. 1: Jaké je Vaše pohlaví?	Příklad výpočtu	Vyjádření v %	
		Vlastní šetření (VŠ)	Internetové šetření (IŠ)
Žena	$R = I\check{S} - V\check{S} = +2,6$	41,0	43,6
Muž	$R = I\check{S} - V\check{S} = -2,6$	59,0	56,4

Zdroj: autorka (vlastní šetření)

V tabulce 2 autorka diplomové práce názorně uvádí, jakým způsobem byly vypočítávány procentuální rozdíly „R“ výsledků hlavního kvantitativního a doplňkového průzkumu. U všech otázek je provedeno odečtení procentuálních hodnot internetového šetření „IŠ“ (= doplňkového průzkumu) od procentuálních hodnot vlastního šetření „VŠ“ (= vlastního kvantitativního průzkumu). Jak je uváděno výše, kladný výsledek představuje vyšší podíl odpovědí doplňkového průzkumu, naopak záporný výsledek představuje vyšší podíl odpovědí hlavního kvantitativního průzkumu.

V rámci kvantitativního průzkumu oslovila autorka celkem 549 respondentů, z tohoto počtu odpovědělo 225 žen a 324 mužů. Všichni respondenti jsou držiteli řidičského oprávnění, které jim udělil Městský úřad Vyškov a současně nejsou držiteli průkazu profesní způsobilosti řidiče. Souhrn výsledků kvantitativního průzkumu je uveden v tabulce 3. Pro porovnání jsou v tabulce uvedeny i výsledky doplňkového průzkumu, provedeného pomocí sociálních sítí – internetového šetření. Grafické vyhodnocení všech otázek dotazníku hlavního kvantitativního průzkumu je uvedeno v příloze č. D této diplomové práce. V následujících grafech č. 4, 5, 6, 7, 8, 9 a 10 jsou názorně uvedeny výsledky, které souvisí s hodnocením stanovených hypotéz.

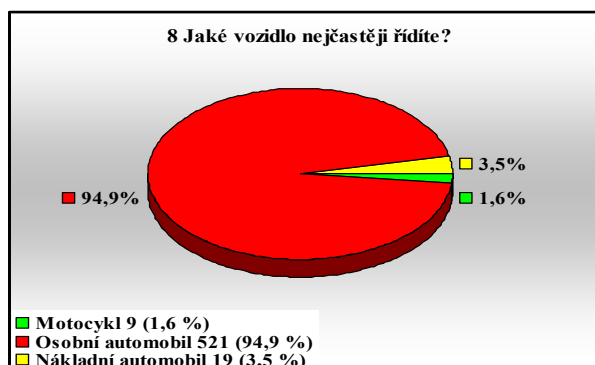
Graf 4: Grafické znázornění výsledků otázky č. 7



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Graf 4 souvisí s hypotézou č. 1. „Více jak 60 % řidičů řídí denně osobní vozidlo a řídí rádo“. Z grafu 4 vyplývá, že 61,4 % respondentů řídí denně (v grafu je znázorněno červenou barvou). Nepravidelně řídí 30,4 % respondentů (v grafu je znázorněno žlutou barvou), zcela výjimečně řídí pouze 8,2 % respondentů (v grafu je znázorněno zelenou barvou).

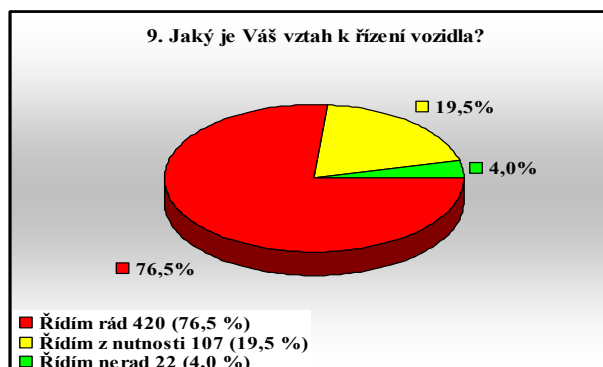
Graf 5: Grafické znázornění výsledků otázky č. 8



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Graf 5 souvisí s hypotézou č. 1. „**Více jak 60 % řidičů řídí denně osobní vozidlo a řídí rádo**“. Z grafu 5 vyplývá, že 94,9 % respondentů řídí osobní vozidlo (v grafu je znázorněno červenou barvou). Motocykl používá pouze 1,6 % respondentů (v grafu je znázorněno zelenou barvou), nákladní automobil používá pouze 3,5 % respondentů (v grafu je znázorněno žlutou barvou).

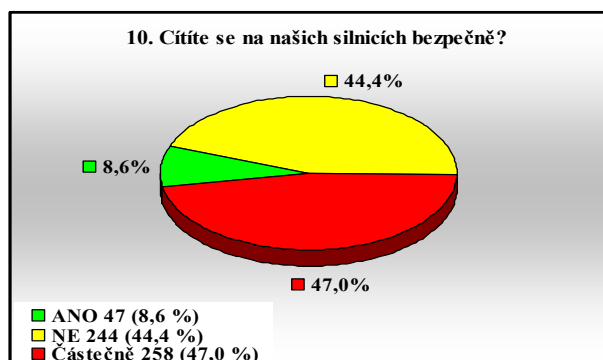
Graf 6: Grafické znázornění výsledků otázky č. 9



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Graf 6 souvisí rovněž s hypotézou č. 1. „**Více jak 60 % řidičů používá denně osobní vozidlo a řídí rádo**“. Z údajů grafu vyplývá, že 76,5 % respondentů řídí vozidla rádo (v grafu je znázorněno červenou barvou), z nutnosti řídí vozidla 19,5 % respondentů (v grafu je znázorněno žlutou barvou), 4,0 % respondentů řídí vozidla nerado (v grafu je znázorněno zelenou barvou).

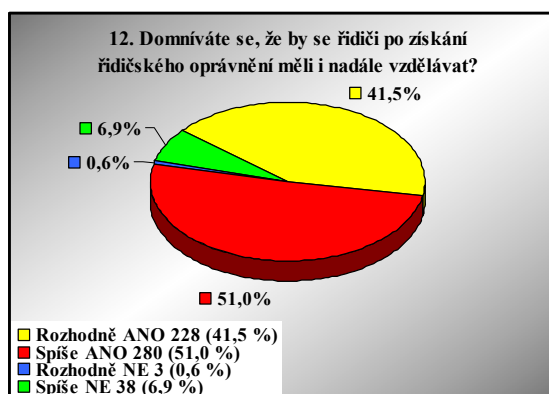
Graf 7: Grafické znázornění výsledků otázky č. 10



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Graf 7 souvisí s hypotézou č. 2 „Více jak 70 % řidičů se necítí na silnicích zcela bezpečně“ a přehledně znázorňuje, v jakém poměru odpovídají oslovení respondenti. Je zřejmé, že zcela kladnou odpověď poskytuje pouze 8,6 % respondentů (v grafu je znázorněno zelenou barvou), naopak 44,4 % respondentů se na našich silnicích bezpečně necítí (v grafu je znázorněno žlutou barvou). Pouze částečně bezpečně se na našich komunikacích cítí nejvyšší procento respondentů, a to 47,0 % (v grafu je znázorněno červenou barvou). Sečtením odpovědi „NE“ a „ČÁSTEČNĚ“, dostaneme celkový výsledek 91,4 % respondentů, kteří vnímají bezpečnostní problémy, související s provozem jejich vozidel v silničním provozu, a necítí se v tomto provozu zcela bezpečně.

Graf 8: Grafické znázornění výsledků otázky č. 12



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Graf 8 souvisí s hypotézou č. 3. „Více jak 40 % řidičů uvítá další vzdělávání, a to dobrovolnou formou s motivačními a prožitkovými metodami“. Z grafu vyplývá, že odpověď „Rozhodně ANO“ volilo 41,5 % respondentů (v grafu je znázorněno žlutou

barvou) a odpověď „Spíše ANO“ zvolilo 51,0 % respondentů (v grafu je znázorněno červenou barvou), což v celkovém součtu představuje 92,5 % respondentů. Odpověď „Rozhodně NE“ zvolilo pouze 0,6 % respondentů (v grafu je znázorněno modrou barvou) a „Spíše NE“ 6,9 % respondentů (v grafu je znázorněno zelenou barvou).

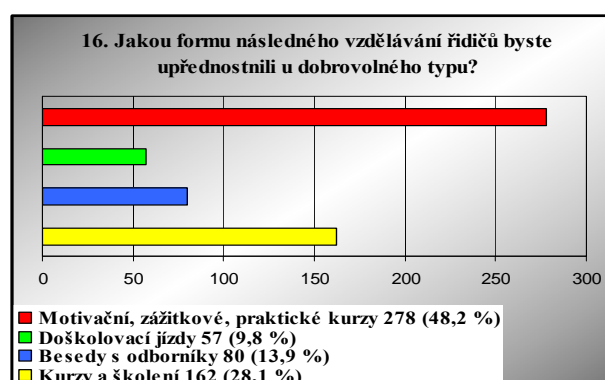
Graf 9: Grafické znázornění výsledků otázky č. 14



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Graf 9 souvisí rovněž s hypotézou č. 3. „Více jak 40 % řidičů uvítá další vzdělávání, a to dobrovolnou formou s motivačními a prožitkovými metodami.“ Z grafu vyplývá, že 58,3 % otázaných respondentů preferuje dobrovolnou formu následného vzdělávání řidičů (v grafu je znázorněno červenou barvou) a 41,7 % se přiklání ke státní (povinné) formě (v grafu je znázorněno žlutou barvou).

Graf 10: Grafické znázornění výsledků otázky č. 16



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Graf 10 souvisí rovněž s hypotézou č. 3. „Více jak 40 % řidičů uvítá další vzdělávání, a to dobrovolnou formou s motivačními a prožitkovými metodami.“ Z údajů grafu vyplývá jednoznačná převaha zájmu o motivační, prožitkovou a praktickou formu kur-

zu, pro kterou se rozhoduje 48,2 % respondentů (v grafu je znázorněno červenou barvou), 9,8 % respondentů upřednostňuje doškolovací jízdy (v grafu je znázorněno zelenou barvou), 13,9 % respondentů preferuje besedy s odborníky (v grafu je znázorněno modrou barvou) a 28,1 % respondentů dává přednost kurzům a školením (v grafu je znázorněno žlutou barvou).

V souhrnné tabulce 3 jsou přehledně uvedeny výsledky vlastního kvantitativního průzkumu a výsledky doplňkového průzkumu včetně jejich procentuálního vyjádření. Autorka pod pojmem vlastní šetření uvádí výsledky vlastního kvantitativního průzkumu. Pod pojmem internetové šetření pak uvádí výsledky doplňkového průzkumu.

Tabulka 3: Souhrnné výsledky kvantitativního průzkumu

Otázka č. 1: Jaké je Vaše pohlaví?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Žena	225	62	41,0	43,6
Muž	324	80	59,0	56,4
Otázka č. 2: Jaký je Váš věk?	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
18-22 let	47	30	8,5	21,1
23-27 let	74	33	13,5	23,2
28-45 let	243	36	44,3	25,4
nad 46	185	43	33,7	30,3
Otázka č. 3: Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Základní	6	3	1,1	2,1
Učební obor	108	11	19,7	7,7
Středoškolské	274	68	49,9	47,9
Vysokoškolské	161	60	29,3	42,3

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření) a VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>⁵⁵

⁵⁵ VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

Pokračování tabulky 3: Souhrnné výsledky kvantitativního průzkumu

Otázka č. 4: Jaké je Vaše současné zaměstnání?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Nezaměstnaný	54	17	9,8	12,0
Student	28	31	5,1	21,8
Zaměstnaný (spíše fyzická práce)	164	12	29,9	8,5
Zaměstnaný (spíše duševní práce)	239	60	43,5	42,2
Podnikatel/živnostník	64	22	11,7	15,5
Otázka č. 5: Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Do 5 let	67	41	12,2	28,9
6 až 10 let	94	28	17,1	19,7
11 až 20 let	181	19	33,0	13,4
21 let a více	207	54	37,7	38,0
Otázka č. 6: Setkali jste se někdy s vážnou dopravní nehodou?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
ANO	214	61	39,0	42,9
NE	335	81	61,0	57,1
Otázka č. 7: Jak často řídíte?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Denně	337	72	61,4	50,7
Nepřavidelně	167	49	30,4	34,5
Zcela výjimečně	45	21	8,2	14,8
Otázka č. 8: Jaké vozidlo nejčastěji řídíte?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Motocykl	9	2	1,6	1,4
Osobní automobil	521	137	94,9	96,5
Nákladní automobil	19	3	3,5	2,1
Otázka č. 9: Jaký je Váš vztah k řízení vozidla?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Řídím rád	420	118	76,5	83,1
Řídím z nutnosti	107	19	19,5	13,4
Řídím nerad	22	5	4,0	3,5

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření) a VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>⁵⁶

⁵⁶ VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

Pokračování tabulky 3: Souhrnné výsledky kvantitativního průzkumu

Otázka č. 10: Cítíte se na silnicích bezpečně?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
ANO	47	27	8,6	19,0
NE	244	36	44,4	25,4
Částečně	258	79	47,0	55,6
Otázka č. 11: Jaká je dle Vašeho názoru kvalita dnešních autoškol?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Výborná	28	6	5,1	4,2
Dostačující	375	89	68,3	62,7
Nedostatečná	146	47	26,6	33,1
Otázka č. 12: Domníváte se, že by se řidiči po získání řidičského oprávnění měli i nadále vzdělávat?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Rozhodně ANO	228	60	41,5	42,3
Spíše ANO	280	65	51,0	45,7
Rozhodně NE	3	5	0,6	0,5
Spíše NE	38	12	6,9	8,5
Otázka č. 13: Zúčastnili jste se někdy nějaké vzdělávací akce pro řidiče (školení/kurz/přednáška)?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
ANO	297	77	54,1	54,2
NE	252	65	45,9	45,8
Otázka č. 14: Jaký typ následného vzdělávání řidičů byste preferovali?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Státní (povinné ze zákona)	229	58	41,7	40,9
Dobrovolné (nepovinné)	320	84	58,3	59,1
Otázka č. 15: Jakou formu následného vzdělávání řidičů byste upřednostnili u státního typu?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Výuka v autoškole s přezkoušením	112	26	20,4	18,3
Výuka v autoškole bez přezkoušení	120	25	21,9	17,6
Stanovené kurzy a školení	317	91	57,7	64,1

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření) a VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>⁵⁷

⁵⁷ VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

Pokračování tabulky 3: Souhrnné výsledky kvantitativního průzkumu

Otázka č. 16: Jakou formu následného vzdělávání řidičů byste upřednostnili u dobrovolného typu?	Počty odpovědí		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (577)	Internetové šetření (256)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Kurzy a školení	162	75	28,1	29,3
Besedy s odborníky	80	36	13,9	14,1
Doškolovací jízdy	57	61	9,8	23,8
Motivační, zážitkové, praktické kurzy	278	84	48,2	32,8
Otázka č. 17: Vyberte oblast, na kterou by mělo být následné vzdělávání řidičů zaměřeno. (lze zaškrtnout i více odpovědí)	Počty odpovědí		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (1 200)	Internetové šetření (346)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Změny v legislativě	341	87	28,4	25,2
Jak se chovat po dopravní nehodě	328	97	27,3	28,0
Technika praktické a bezpečné jízdy	384	114	32,1	32,9
Sankce v dopravě	103	27	8,6	7,8
Konstrukce vozidel	43	21	3,6	6,1
Otázka č. 18: Projevila by se vhodná forma následného vzdělávání řidičů na zvýšení bezpečnosti silničního provozu?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Rozhodně ANO	252	43	45,9	30,3
Spíše ANO	276	83	50,3	58,5
Rozhodně NE	4	5	0,7	3,5
Spíše NE	17	11	3,1	7,7
Otázka č. 19: Jaká by podle Vás měla být optimální délka vzdělávací akce řidičů?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
1 den	305	94	55,6	66,2
2-3 dny	199	38	36,2	26,8
Celý týden	45	10	8,2	7,0
Otázka č. 20: V jakém časovém rozmezí by vzdělávací akce řidičů měla probíhat?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
Alespoň 1 x ročně	197	30	35,9	21,1
Po 3 letech	233	76	42,4	53,5
Po 5 letech	119	36	21,7	25,4

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření) a VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>⁵⁸

⁵⁸ VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

Pokračování tabulky 3: Souhrnné výsledky kvantitativního průzkumu

Otázka č. 21: Byli byste ochotni do vzdělávací akce řidičů vložit i své peníze?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
ANO	85	24	15,5	16,9
NE	153	41	27,9	28,8
Částečně	311	77	56,6	54,3
Otázka č. 22: Domníváte se, že by motivační a zážitkové praktické kurzy zvýšily zájem o dění v silničním provozu a že by právě tato forma přispěla k vyšší bezpečnosti na silnicích?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
ANO	286	60	52,1	42,2
NE	28	23	5,1	16,2
Částečně	235	59	42,8	41,6
Otázka č. 23: Motivoval by Vás bonus ze strany státu k ochotě dále se vzdělávat?	Počty respondentů		Vyjádření v %	
	Vlastní šetření (549)	Internetové šetření (142)	Vlastní šetření	Internetové šetření
ANO	494	120	90,0	84,5
NE	55	22	10,0	15,5

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření) a VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>⁵⁹

Tabulka 3 prezentuje souhrnné výsledky získané hlavním i doplňkovým průzkumem. V prvním sloupci jsou v úplném znění uvedeny všechny otázky z „Dotazníku“. Ve druhém sloupci jsou uvedeny počty respondentů hlavního průzkumu (vlastního šetření) a počty respondentů doplňkového průzkumu (internetového šetření). Ve třetím sloupci je uvedeno procentuální vyjádření počtů respondentů hlavního průzkumu (vlastního šetření) a procentuální vyjádření počtů respondentů doplňkového průzkumu (internetového šetření). Uvedené hodnoty v tabulce 3 byly získány transponováním dat z jednoúčelově vytvořeného souboru v SW-prostředí MS EXCEL. Originály vyplněných dotazníků, vzhledem k jejich velkému počtu, nejsou přílohou diplomové práce, jsou uloženy u autorky diplomové práce.

Hlavní závěry kvantitativního průzkumu

Po sečtení odevzdaných platných dotazníků bylo zřejmé, že se průzkumu účastní celkem 549 respondentů z řad neprofesních řidičů. Základní vzorek ve zkoumaném období

⁵⁹ VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

od **01. 09. 2013** do **20. 11. 2013**. tvořilo celkem **20 939** řidičů registrovaných v registru řidičů Městského úřadu Vyškov, tj. řidičů, kteří v té době byli hlášeni k trvalému pobytu v územním obvodu obce s rozšířenou působností Vyškov. Z tohoto počtu připadalo **11 138** osob na řidiče muže a **9 801** osob na řidičky ženy.

V návaznosti na provedené vyhodnocení dílčích výstupů průzkumu a po vyhodnocení cílů průzkumu, dále přistoupila autorka diplomové práce k celkovému hodnocení (potvrzení) stanovených hypotéz průzkumu:

Hypotéza 1: „Více jak 60 % řidičů řídí denně osobní vozidlo a řídí rádo“.

Denně řídí 61,4 % řidičů.

Osobní vozidlo řídí 94,9 % řidičů.

Rádo řídí 76,5 % řidičů.

Výsledky kvantitativního průzkumu tuto hypotézu potvrzují.

Hypotéza 2: „Více jak 70 % řidičů se necítí na silnicích zcela bezpečně“.

Zcela bezpečně se necítí 91,4 % řidičů.

Výsledky kvantitativního průzkumu tuto hypotézu potvrzují.

Hypotéza 3: „Více jak 40 % řidičů uvítá další vzdělávání, a to dobrovolnou formou s motivačními a prožitkovými metodami“.

Další vzdělávání uvítá 92,5 % řidičů.

Dobrovolnou formu vzdělávání preferuje 58,3 % řidičů.

Motivační a prožitkové metody vzdělávání preferuje 48,2 % řidičů.

Výsledky kvantitativního průzkumu tuto hypotézu potvrzují.

6 KVALITATIVNÍ PRŮZKUM POSTOJŮ ŘIDIČŮ K DALŠÍMU VZDĚLÁVÁNÍ

Na základě výsledků kvantitativního průzkumu postoje neprofesních řidičů k jejich dalšímu vzdělávání přistoupila autorka diplomové práce k provedení kvalitativního průzkumu, který byl uskutečněn metodou interview (rozhovoru) s vybranými osobami. Každý z odpovídajících je odborníkem ve specifických oblastech, které jsou s problematikou bezpečnosti silničního provozu buď velmi úzce spjaty, nebo s ní zcela souvisí.

Záměrem použití této průzkumné metody je provést hlubší a specializovaný ponor do zkoumané problematiky. Pro potřeby průzkumu je zvoleno strukturované a polostrukturované interview.⁶⁰

Metoda kvalitativního průzkumu postojů řidičů k jejich dalšímu vzdělávání formou interview byla zvolena z důvodů:

- získání aktuálních kvalitních informací od zkušených expertů ve vytipovaných specifických oblastech, souvisejících s řízením vozidel a bezpečností silničního provozu,
- potvrzení závěrů kvantitativního průzkumu a potvrzení stanovených hypotéz, popřípadě korekce závěrů kvantitativního průzkumu,
- stanovení obsahu a formy provedení praktického vzdělávacího motivačního kurzu pro malou skupinu neprofesních řidičů.

V rámci kvalitativního průzkumu bylo realizováno celkem dvanáct interview, přičemž žádné z nich netrvalo déle než 1 hodinu. Jedenáct interview proběhlo na předem domluvených schůzkách. Pouze jedno interview bylo poskytnuto korespondenčně s využitím e-mailu. Dvě schůzky proběhly v kancelářích pracovníků Ministerstva dopravy ČR, zbylých devět schůzek proběhlo v kanceláři autorky diplomové práce. Interview s pracovníky Ministerstva dopravy proběhly v dopoledních a odpoledních hodinách, v rámci běžné pracovní doby Ministerstva dopravy ČR, s ostatními respondenty bylo interview poskytnuto v mimopracovní době. Obsah každého interview byl ihned zaznamenán autorkou diplomové práce, která je „výhradním nástrojem“ sběru dat. Po zazna-

⁶⁰ GAVORA, Peter. *ÚVOD DO PEDAGOGICKÉHO VÝZKUMU*. 2. rozšířené české vydání. Brno: Paido, 2010, s. 136-137. ISBN 978-80-7315-185-0.

menání interview byla každému respondentovi poskytnuta možnost provedení korekce. Po odsouhlasení textu provedl každý respondent autorizaci obsahu. Všichni respondenti autorce poskytli souhlas se zveřejněním obsahu interview v této diplomové práci, devět z nich poskytuje autorce svoji fotografii, která je následně umístěna v úvodu záznamu interview.⁶¹

Pojmová mapa kvalitativního průzkumu

Pojmová mapa kvalitativního průzkumu podává souhrnný grafický přehled o cílech, obsahu a organizaci průzkumu. Pojmová mapa je v příloze **B** této diplomové práce. Předpokládá se její využití při obhajobě diplomové práce a při seminářích a přednáškách na dané téma.

6.1 Zadání stanovených otázek, uvedení respondentů

Obsahem interview je 5 základních otázek, které navazují nebo souvisí s cíli kvantitativního průzkumu.

Otázka č. 1:

Jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Otázka č. 2:

Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Otázka č. 3:

Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Otázka č. 4:

Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Otázka č. 5:

Jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

Vybraný okruh respondentů byl o interview žádán převážně elektronickou cestou na jejich veřejně známých e-mailech. Provozovatelé místních autoškol a někteří místní odborníci byli s požadavkem o poskytnutí interview kontaktováni osobně nebo telefonicky.

⁶¹ PUNCH, Keith F. *úspěšný návrh výzkumu*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2008, s. 82 - 83. ISBN 978-80-7367-468-7.

ky. Obsah žádosti o poskytnutí interview je uveden v příloze **H** této diplomové práce. Okruh oslovených respondentů se uvádí níže:

Ing. Ivo BÁREK, Senát Parlamentu České republiky, senátora za Jihomoravský kraj vykonává druhé volební období, kontaktován na e-mailové adrese bareki@senat.cz. Senátor po obdržení žádosti velmi aktivně spolupracuje, je dohodnut termín a místo konání schůzky, interview a souhlas s jeho zveřejněním poskytuje dne 13. 12. 2013.

Mgr. Karel BEZDĚKOVSKÝ, Ministerstvo dopravy České republiky, ministerský rada na specializaci autoškolství, profesní způsobilosti a agendy zkušebních komisařů, v oboru autoškol, profesní způsobilosti zkušebních komisařů pracuje 30 let, kontaktován na e-mailové adrese karel.bezdekovsky@mocr.cz. Ministerský rada po obdržení žádosti o interview velmi aktivně spolupracuje na dohodě o nejbližším možném termínu a místu konání schůzky, interview a souhlas s jeho zveřejněním poskytuje dne 16. 01. 2014.

plk. Ing. Jiří BOHUSLAV, Integrovaný záchranný systém, velitel Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje (Vyškov), kontaktován na e-mailové adrese velitel.vy@jmk.izscr.cz. Po obdržení žádosti doporučuje k poskytnutí interview dva své spolupracovníky.

Martin KULÍŠEK, Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje (Vyškov), velitel čety s praxí v oboru 12 let.

Zdeněk LUKÁŠEK, Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje (Vyškov), technik strojní služby s praxí v oboru 22 let.

Oba jmenovaní své interview a souhlas s jejich zveřejněním poskytují dne 19. 12. 2013.

Bc. Roman BUDSKÝ, BA (Hons), pracuje na Ministerstvu dopravy ČR jako vedoucí samostatného oddělení BESIP, s praxí v oboru 30 let, kontaktován na e-mailové adrese roman.budsky@mocr.cz. Vedoucí oddělení BESIP po obdržení žádosti o interview reaguje bezprostředně, je dohodnut termín a místo schůzky. Interview a souhlas s jeho zveřejněním poskytuje dne 10. 01. 2014.

Miroslav CARDA, Autoškola Svoboda Vyškov, provozovatel autoškoly, v tomto oboru pracuje 20 let, kontaktován osobně, další kontakty probíhají na e-mailové adrese

auskolasv@seznam.cz. Po obdržení žádosti o interview aktivně spolupracuje, je dohodnut termín a místo schůzky, interview a souhlas s jeho zveřejněním poskytuje dne 18. 12. 2013.

Ing. Pavel ČÍŽEK, krajský koordinátor BESIP pro oblast Znojmo, Hodonín, Blansko, Břeclav, Vyškov, Brno-město, Brno-venkov, kontaktován na e-mailové adrese besip-jmk@cspds.cz. Na přijatou žádost o poskytnutí interview není obdržena žádná odpověď.

Mgr. Josef DOČKAL, Magistrát města Brna, vedoucí oddělení sankčních řízení, kontaktován na e-mailové adrese dockal.josef@brno.cz. Po obdržení žádosti aktivně spolupracuje, z důvodu vysoké pracovní vytíženosti bohužel nenalezen vhodný termín pro uskutečnění interview.

Martin HUDEC, Česká pojišťovna a. s., regionální ředitel ČP střední Morava, kontaktován na e-mailové adrese martin.hudec@ceskapojistovna.cz. Po obdržení e-mailu aktivně spolupracuje, avšak z důvodu vysoké pracovní zaneprázdněnosti není možno dohodnout vhodný termín konání schůzky, interview neproběhne.

Martin KULÍŠEK, Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje (Vyškov), velitel čety s praxí v oboru 12 let. Na doporučení jeho nadřízeného je osloven přímo v budově Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje Vyškov. Aktivně spolupracuje, interview a souhlas se zveřejněním poskytuje dne 19. 12. 2013.

Zdeněk LUKÁŠEK, Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje (Vyškov), technik strojní služby s praxí v oboru 22 let. Na doporučení jeho nadřízeného je osloven přímo v budově Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje Vyškov. Aktivně spolupracuje, interview a souhlas se zveřejněním poskytuje dne 19. 12. 2013.

Miroslav MARGETIAK, Autoškola Margetiak Vyškov, provozovatel autoškoly s praxí v oboru 17 let, kontaktován osobně autorkou diplomové práce, poté aktivně spolupracuje, je dohodnut termín a místo schůzky, interview a souhlas s jeho zveřejněním poskytuje dne 17. 12. 2013.

kpt. Ing. Zdeněk MATYÁSEK, Ministerstvo obrany České republiky, vedoucí starší důstojník oddělení dopravní služby, kontaktován na e-mailové adrese z.asek@seznam.cz. Na přijatou žádost o poskytnutí interview žádná reakce.

MUDr. Jiří POKORNÝ, lékař Rychlé záchranné služby Jihomoravského kraje pro oblast Vyškov, který v tomto oboru pracuje 25 let, kontaktován na e-mailové adrese pokorny.jiri.st@seznam.cz. Lékař záchranné služby po obdržení žádosti o interview ihned reaguje, je dohodnut termín a místo schůzky, samotné interview a souhlas s jeho zveřejněním poskytuje dne 20. 12. 2013.

Josef POŘÍZEK, starosta obce Ježkovice a zkušební komisař Městského úřadu Vyškov, odboru dopravy, délka praxe zkušební komisaře je 13 let, kontaktován na e-mailové adrese obec.jezkovice@tiscali.cz. Starosta obce velmi aktivně spolupracuje na dohodě o termínu a místě konání schůzky, interview a souhlas s jeho zveřejněním poskytnut dne 16. 12. 2013.

prof. Ing. Karel POSPIŠIL, PhD., MBA, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ředitel, kontaktován na e-mailové adrese Karel.Pospisil@cdv.cz. Po obdržení žádosti o poskytnutí interview aktivně spolupracuje a uvědomuje žadatelku o postoupení žádosti řediteli divize bezpečnosti a dopravního inženýrství dr. Fričovi, který telefonicky oznamuje svoji dlouhodobou pracovní vytíženost mimo území ČR. Interview tak z tohoto důvodu nebylo realizováno.

doc. Ing. Miroslav TESAŘ, CSc., dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, vedoucí katedry dopravních prostředků a diagnostiky, tel. 466036235, kontaktován na e-mailové adrese miroslav.tesar@upce.cz. Po obdržení žádosti o poskytnutí interview vedoucí katedry velmi aktivně spolupracuje, interview a souhlas se zveřejněním poskytnut korespondenčně.

npor. Ing. Dušan TICHOPÁD, Policie České republiky, dálničního oddělení Ivanovice na Hané, funkci u dopravní policie zastává 31 let, kontaktován na e-mailové adrese vydoivan@pcr.cz. Velmi aktivně spolupracuje, je dohodnut termín a místo konání schůzky. Interview a souhlas s jeho zveřejněním poskytnut dne 05. 12. 2013.

Tomáš ZAVORAL, Česká pojišťovna a. s., tiskový mluvčí, kontaktován na e-mailové adrese tomas.zavoral@ceskapojistovna.cz se žádosti o zajištění interview s generálním ředitelem České pojišťovny a. s. Z odpovědi tiskového mluvčího je zřejmé, že s ohledem na značnou časovou zaneprázdněnost generálního ředitele pojišťovny nebude žádosti autorky diplomové práce vyhověno.

Ing. Josef ZIKMUND, Vojenský technický ústav, s. p. Praha, vedoucí zkušebny vozidel Vyškov s praxí v oboru 28 let. Kontaktován osobně, interview a souhlas s jeho zveřejněním poskytnut dne 12. 12. 2013.

Celkem bylo s žádostí o poskytnutí interview přímo osloveno 19 osob. Z tohoto počtu se aktivně zapojilo a interview poskytlo 12 osob. Záznamy interview (rozhovorů) jsou uvedeny v příloze **F** této diplomové práce.

6.2 Analýza kvalitativního průzkumu

K otázce č. 1: Jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Ing. Ivo Bárek - senátor:

- Vnímá určité zlepšení (výjimku tvoří řidiči z Polska), které přisuzuje nově přijatým legislativním opatřením, je pro zavedení přísnějších postihů, řady policejních akcí a kampaní zaměřených na bezpečnost silničního provozu.

Mgr. Karel Bezděkovský – ministerský rada:

- Dle jeho názoru je bezpečnost silničního provozu nedostačující, hodně se o ní mluví, ale ve skutečnosti nedochází ke zlepšení.

Bc. Roman Budský, BA (Hons) – MDČR – vedoucí samostatného oddělení BESIP:

- Se stávající situací není zcela spokojen, nehodovost nás řadí k horším státům, přiznává, že chybí systém dalšího vzdělávání řidičů, nově navržený systém řízení bezpečnosti není zaveden do praxe.

Miroslav Carda – provozovatel autoškoly:

- Je názoru, že bezpečnost silničního provozu je podceňovaná, chybí ucelenost v pokročilejším vzdělávání běžných uživatelů silničního provozu, chybí systém dalšího vzdělávání řidičů v oblasti, chybí větší míra tolerance ze strany držitelů řídicího oprávnění.

Martin Kulíšek - hasič:

- Odpovědi poskytuje současně na otázku č. 1 a 2. Mimo problémových zahraničních řidičů vidí určité zlepšení situace na silnicích, které přisuzuje zkušenostem získa-

ným v zahraničí, z hlediska své profese uvádí, že je potřeba zlepšit zejména situace vyžadující bezpečný průjezd výjezdových vozidel.

Zdeněk Lukášek - hasič:

- Odpovědi poskytuje současně na otázku č. 1 a 2. Vidí problém u mladých a svátečních řidičů, upozorňuje na zdravotní aspekty řidičů (zhoršený sluch apod.) a neohleduplnost a na problémy při nutnosti průjezdu hlavně křižovatek.

Miroslav Margetiak – provozovatel autoškoly:

- Stávající řidiči nejsou ohleduplní a ukáznění, na žáky působí stresově.

MUDr. Jiří Pokorný – lékař:

- Bezpečnost silničního provozu přirovnává k „novodobému moru“, zranění při dopravních nehodách tvoří nejobtížnější skupinu, upozorňuje na omezené technické a početní možnosti sborů, jako možnost zlepšení uvádí taktiku policie, lepší zákony, lepší vybavy, razantnější postihy a dokonalejší vzdělávání.

Josef Pořízek –zkušební komisař, starosta obce:

- Vidí problém v hustotě provozu, špatném technickém stavu komunikací a ve vzdělávání jakéhokoliv druhu řidičů amatérů, upozorňuje na absenci znalostí novodobé legislativy a dobrých jízdnicích návyků a praktických zkušeností, na podceňování rizik alkoholu a drog, agresivitu zaměstnavatelů, která vede k páchání deliktů řidičem.

doc. Ing. Miroslav Tesař, CSc. – vedoucí katedry:

- Zabývá se oblastí vozidel, ale neoddělitelně k této oblasti patří řidič a podmínky, které na řidiče působí, upozorňuje na důležitost role technicko-bezpečnostního stavu komunikací, jejichž zhoršený stav může vyvolat nehodový děj.

npor. Ing. Dušan Tichopád – dopravní policista:

- Stav bezpečnosti vnímá již několik let negativně, je to způsobeno spěchem, nepřiměřenou rychlostí, nesoustředěností, podceňováním dopravních situací, špatným technickým stavem pozemních komunikací, rozptylováním pozornosti umístěnými reklamními poutači, chybí preventivní akce.

Ing. Josef Zikmund – vědecko-výzkumný pracovník:

- Z bohatých zkušeností z kritických situací poukazuje na nedostatečné zkušenosti a tzv. „nevyježděnost“ řidičů, vysoká hrozba nebezpečí je u mladých řidičů nákladních vozidel.

Dílčí analýza výsledků otázky č. 1:

Pouze dva z respondentů vnímají určité zlepšení stávajícího stavu v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Deset respondentů má jednoznačný názor v tom smyslu, že momentální situace v provozu na pozemních komunikacích není dobrá. Hlavní nebezpečí tkví zejména v neohleduplnosti, neukázněnosti, ve špatných jízdních návycích, ve špatném technickém stavu pozemních komunikací, v podceňování problémů s alkoholem a drogami a **také v neuspokojivém stavu ve vzdělávání řidičů amatérů, tj. celé skupiny neprofesionálních řidičů.**

K otázce č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Ing. Ivo Bárek - senátor:

- Jeho postoj je spíše pozitivní, zejména pražský provoz vnímá jako vyrovnanější, klidnější, vyježděnější.

Mgr. Karel Bezděkovský – ministerský rada:

- Vadí mu neukázněnost řidičů, nízký respekt před pravidly silničního provozu, nepřipravenost nových řidičů, nekvalitně prováděné zkoušky, řidičák = „módní doplněk“, ze strany kompetentních orgánů je třeba na adepty působit tak, aby pochopili, že příprava je dalším krokem k celoživotnímu řidičskému vzdělávání.

Bc. Roman Budský, BA (Hons) – vedoucí samostatného oddělení BESIP:

- Uvádí nutnost řídit bezpečnost silničního provozu marketingově, dále vytvořit potřebu poptávky po tomto produktu, vnímá malou politickou podporu i špatné mezilidské vztahy.

Miroslav Carda – provozovatel autoškoly:

- Vidí horší kvalitu současných řidičů, kteří si neváží znalostí získaných výukou, tento trend pramení z neznalosti hodnoty peněz a v této souvislosti si adept neváží hodnoty získaných zkušeností, znalostí a dovedností.

Martin Kulíšek - hasič:

- Na otázku č. 1 a 2 odpovídá současně viz otázka č. 1.

Zdeněk Lukášek - hasič:

- Na otázku č. 1 a 2 odpovídá současně viz otázka č. 1.

Miroslav Margetiak – provozovatel autoškoly:

- Provádí dělení řidičů do tří skupin, normální (75%), arogantní, spěchající a přeceňující své schopnosti (20 %) a ti, kteří na silnici již nepatří (5 %). Do poslední skupiny řadí „kloboukáře“, nemocné seniory a seniory, u nichž zcela absentují znalosti nové legislativy.

MUDr. Jiří Pokorný - lékař:

- Jednání řidičů odpovídá vývoji situace ve společnosti, vnímá rozmach excesů. Jak jim zabránit je otázka pro tvůrčí odborníky.

Josef Pořízek – zkušební komisař, starosta obce:

- Myslí si, že řidiči nejsou horší, ale vzrůstá agresivita, nervozita, chaos, u mladých pak nedostatek zkušeností a nedostatek psychické schopnosti řídit silná vozidla.

doc. Ing. Miroslav Tesař, CSc. – vedoucí katedry:

- Řidiče dělí do tří skupin, běžný řidič dodržující pravidla, příležitostný řidič a sebestředný nebezpečný řidič, který si nepřipouští chyby.

npor. Ing. Dušan Tichopád – dopravní policista:

- Vnímá upadající úroveň řidičů, negativní promítání společenské situace do chování všech, vnímá řidiče s malou praxí, problém alkoholu a drog, tlak zaměstnavatelů vyúsťující do porušování zákona.

Ing. Josef Zikmund – vědecko-výzkumný pracovník:

- Má velmi skeptický názor na vyzrálou, zkušenou, ohleduplnou. Vnímá ztrátu péče o vozidla, čímž se i vytrácí řidičská hrdost, odbornost a odbourává se technický vztah k vozidlu.

Dílčí analýza výsledků otázky č. 2:

Pouze jeden respondent má pozitivní postoj, **ostatních jedenáct respondentů vnímá spíše upadající úroveň řidičského umu**. Respondenti upozorňují na negativní vliv nálady ve společnosti, upozorňují na vzrůstající agresivitu, neohleduplnost, neobornost,

přetrvávající problém „alkoholu a drog“ za volantem. Jeden respondent pracující na Ministerstvu dopravy ČR přímo v oblasti bezpečnosti silničního provozu upozorňuje na nutnost řídit bezpečnost silničního provozu marketingově, a pro takový způsob i zajistit potřebu poptávky po takovém produktu.

K otázce č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Ing. Ivo Bárek - senátor:

- Určitě ANO, zejména mladší osoby, u začínajících řidičů vidí zlepšení v úpravě v zavedení udělení řidičského oprávnění na dobu určitou (3 roky) a zvýšení věkové hranice pro řízení silných vozidel.

Mgr. Karel Bezděkovský – ministerský rada:

- Jednoznačně ANO i senioři., kteří projevují o vzdělávání značný zájem.

Bc. Roman Budský, BA (Hons) – vedoucí samostatného oddělení BESIP:

- Zásadně ANO na dobrovolné fázi. Postihy v takové výši, aby se delikty „nevyplatily“ páchat.

Miroslav Carda – provozovatel autoškoly:

- Rozhodně ANO. Upozorňuje, že mnoho profesí nekvalifikovaných jako profese řidiče vyžaduje denní řízení vozidla.

Martin Kulíšek - hasič:

- NE. Myslí si, že pokud bude potřeba řidiče dále vzdělávat, je něco špatně v autoškolách.

Zdeněk Lukášek - hasič:

- ANO. Vidí možnost pro kvalitnější informovanost řidičů o legislativních změnách.

Miroslav Margetiak – provozovatel autoškoly:

- ANO v každém případě, ale nepovinným způsobem. Školení by směřoval spíše na seniory, dle jeho názoru citelně chybí i povinná dopravní výchova na školách.

MUDr. Jiří Pokorný - lékař:

- ANO, způsobem, který je nutno promyslet. V tomto směru vidí jako silně nevytížené instituce autoškoly.

Josef Pořízek – zkušební komisař, starosta obce:

- Určitě ANO, vhodně zvolit formu a stanovit cenu vzdělávací akce, která by nebyla likvidační.

doc. Ing. Tesař, CSc. – vedoucí katedry:

- ANO u všech řidičů. Formu dalšího vzdělávání volit jako formu celoživotního vzdělávání. Více propagovat a nabízet více možností výběru.

npor. Ing. Dušan Tichopád – dopravní policista:

- ANO, vhodnou formou zavést další průběžné odborné vzdělávání neprofesních řidičů, aby podstatně zvýšilo jejich právní vědomí.

Ing. Josef Zikmund – vědecko-výzkumný pracovník:

- Jednoznačně ANO, nedirektivní metodou. Využít motivační, praktické, vizuální metody přinášející zážitek. Takové vzdělávání založit na dobrovolném principu, ale na úrovni, pro kterou se řidičům vyplatí věnovat vzdělávání svůj čas a peníze.

Dílčí analýza výsledků otázky č. 3:

Názor **všech dvanácti respondentů se shoduje v tom, že neprofesní řidiči se po získání řidičského oprávnění mají i nadále celoživotně vzdělávat.** Je zapotřebí zvolit takové formy vzdělávání, které přitáhnou zájem řidičů, poskytnou jim nejen potřebné a kvalitní informace, ale např. také zážitek nebo motivaci.

K otázce č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Ing. Ivo Bárek - senátor:

- Upřednostňuje **nepovinný systém** s přispěním státu, který by mohl poskytovat určitý benefit pro dobrovolně a aktivně se vzdělávající.

Mgr. Karel Bezděkovský – ministerský rada:

- Preferuje **povinný systém** v určitém časovém intervalu. Jako nepovinný by navrhol např. kurz bezpečné inteligentní jízdy.

Bc. Roman Budský, BA (Hons) – vedoucí samostatného oddělení BESIP:

- Je jednoznačně pro **nepovinný motivační systém.**

Miroslav Carda – provozovatel autoškoly:

- Upřednostňuje jednoznačně povinný systém.

Martin Kulíšek - hasič:

- Preferuje nepovinný a motivační systém. Domnívá se, že v současné době není nikdo připraven pro poskytování takových služeb.

Zdeněk Lukášek - hasič:

- Preferuje rovněž nepovinný motivační systém.

Miroslav Margetiak – provozovatel autoškoly:

- ANO v každém případě, ale nepovinným způsobem. Školení by směřoval spíše na seniory, dle jeho názoru citelně chybí i povinná dopravní výchova na školách.

MUDr. Jiří Pokorný - lékař:

- ANO, způsobem, který je nutno promyslet. V tomto směru vidí jako silně nevytížené instituce autoškoly.

Josef Pořízek – zkušební komisař, starosta obce:

- Určitě ANO, vhodně zvolit formu a stanovit cenu vzdělávací akce, která by nebyla likvidační.

doc. Ing. Tesař, CSc. – vedoucí katedry:

- Z obecného hlediska je pro nepovinný systém vzdělávání. Výjimku by ale přivítal u řidičů třetí skupiny (agresivních).

npor. Ing. Dušan Tichopád – dopravní policista:

- Je spíše pro povinnou formu vzdělávání, i když není zcela přesvědčen, že zavedení takové povinnosti by bylo tou nejsprávnější cestou.

Ing. Josef Zikmund – vědecko-výzkumný pracovník:

- Dává přednost nepovinnému systému, ale vysoce promyšlenému systému, který by nebyl jen „chaotickou kampaní“. Takový systém musí splňovat národní i evropské požadavky. S určitou nadsázkou pak celonárodní systém v tomto duchu vidí jako výchovu řidičů od mateřské školky až po aktivní důchod.

Dílčí analýza výsledků otázky č. 4:

Z celkového počtu odpovídajících je 7 respondentů jednoznačně pro zavedení nepovinného (dobrovolného) systému vzdělávání, 3 respondenti jsou pro povinný vzdělávací systém a 2 respondenti formu nespécifikovali. Z uvedeného je zřejmé, že z celkového počtu 12 respondentů jich 7 upřednostňuje nepovinný celoživotní vzdělávací systém.

K otázce č. 5: Jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

Ing. Ivo Bárek - senátor:

- Benefit pojišťoven ve formě snížení platby a povinné ručení proškoleným a bezúhonným řidičům. Pro takový případ by mohlo dojít i k legislativní úpravě. Motivaci neprofesionálních řidičů považuje za velmi důležitou.

Mgr. Karel Bezděkovský – ministerský rada:

- Efektivní sankční motivační systém. Za skutečně silný motivátor pro viníky dopravních nehod považuje zavedení zákonné povinnosti spolupodílet se na odškodnění obětí.

Bc. Roman Budský, BA (Hons) – vedoucí samostatného oddělení BESIP:

- Jednoznačně účinný sankční systém.

Miroslav Carda – provozovatel autoškoly:

- Zlepšit koncepční práci v oblasti odpovědných orgánů. Mít na zřeteli, že dnes řidič očekává, jaké bude mít ze vzdělávání výhody. V systému povinného školení zavést vazbu školení při ukončení platnosti řidičského průkazu.

Martin Kulíšek - hasič:

- V současné době všechny finanční prvky.

Zdeněk Lukášek - hasič:

- Slevy na pojišťovny, sleva na dani.

Miroslav Margetiak – provozovatel autoškoly:

- Nezpříšňovat represí u slušných řidičů, ale naopak u neohleduplných a neukázněných. Zavést povinnou výbavu vozidel.

MUDr. Jiří Pokorný - lékař:

- Silný propagační tlak ze strany státu.

Josef Pořízek – zkušební komisař, starosta obce:

- Forma podání školení, výkladů od odborníků – propojit teorii s praxí, působit na podporu ze strany komerčních pojišťoven.

doc. Ing. Tesař, CSc. – vedoucí katedry:

- Absolvované vzdělání vyznačit v dokladech a navázat na bodový systém, zvýhodnit povinné pojištění vozidel.

npor. Ing. Dušan Tichopád – dopravní policista:

- Zapojit psychology, prodejce vozidel, pojišťovny. Zajištění dlouhodobého preventivního působení na neprofesní řidiče by mohlo splnit cíl.

Ing. Josef Zikmund – vědecko-výzkumný pracovník:

- Zajistit, aby motivační prvky měly oporu v legislativě. Pro tvorbu a provádění akcí dobrovolného motivačního, zážitkového charakteru podpořit neziskové organizace a sdružení, bonus ze strany pojišťoven, snížení počtu trestných bodů.

Dílčí analýza výsledků otázky č. 5:

U této otázky se názor liší, respondenti jsou pro zapojení pojišťoven, státu, odpovědných orgánů. Nejčastěji uváděný motivační prvek je bonus ve formě snížení platby povinného ručení u proškolených a odpovědných řidičů, sleva na daních, ale i zpřísnění sankčních dopadů, zesílení propagačního tlaku a taktéž **podpora neziskových organizací a sdružení provádějících celoživotní školení neprofesních řidičů motivačního, zážitkového charakteru.**

Vyhodnocení výsledků kvalitativního průzkumu

Z dvanácti respondentů jich deset zastává názor, že momentální situace v otázce bezpečnosti silničního provozu není vůbec na dobré úrovni. Stav dalšího životního vzdělávání neprofesních (amatérských) řidičů, který se k bezpečnosti silničního provozu úzce váže, je dle jejich názoru rovněž neuspokojivý. V otázce vztahu k ostatním řidičům oslovení respondenti upozorňují na stále upadající dovednosti současných řidičů, upozorňují na zvyšující se agresivitu a zatím nedořešené přetrvávající problémy na úseku alkoholismu a návykových látek. Všech dvanáct respondentů je v otázce dalšího celoži-

votního vzdělávání neprofesních řidičů přesvědčeno o naprosté nezbytnosti dalšího vzdělávání této skupiny řidičů. V otázce povinné či nepovinné formy vzdělávání pak respondenti nemají zcela shodný názor, avšak výrazně převažuje nepovinná alternativa, ke které se kloní 7 respondentů. V otázce motivačních prvků respondenti zmiňují celou řadu možných řešení, jako např. zapojení komerčních pojišťoven snížením sazeb povinného ručení, slevy na daních, zpřísnění sankcí za spáchané delikty, podporu vzdělávacích institucí (neziskových organizací a sdružení) poskytujících kvalitní celoživotní vzdělávání neprofesních řidičů.

7 NETRADIČNÍ METODY MOTIVAČNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ V ČR

V blízké budoucnosti lze předpokládat širokou nabídku různých kurzů a školení pro řidiče, kteří již delší dobu vlastní řidičský průkaz a sami cítí potřebu se dále vzdělávat a zdokonalovat v řidičském umění např. v kritických situacích. V tomto smyslu lze tvrdit, že na zvýšenou poptávku již dnes reaguje trh rozšiřováním nabídek, po vzoru zahraničních zkušeností. V České republice se v současnosti již projevují praktické výsledky různých dopravně-bezpečnostních projektů aktivovaných vládou, státními nebo nestátními organizacemi, a projevuje se tlak ziskových soukromých společností v tomto oboru.

Projekt REPADO

Projekt REPADO je financovaný z Programu bezpečnostního výzkumu Ministerstva vnitra ČR. Úplný název projektu zní „*Snižování recidivy u pachatelů trestných činů a přestupků v dopravě.*“⁶² Řešitelem projektu je Centrum dopravního výzkumu. Projektový tým tvoří odborníci na dopravu z řad psychologů a sociologů. Přestože je tento projekt zaměřený na rehabilitaci řidičů s přestupky, je nabízena celá řada skupinových kurzů a školení pro ostatní zájemce – řidiče, jako jsou například:

- kurzy bezpečné jízdy,
- dopravně-psychologické školení,
- kurzy předcházení dopravním nehodám,
- semináře prevence řízení pod vlivem alkoholu a drog,
- semináře ke stresovým zátěžím u řidičů,
- kurzy defenzivní jízdy.

V široké motoristické veřejnosti však není tento projekt dostatečně známý a jeho dominantou je z větší části orientace na rehabilitaci řidičů s přestupky.

⁶² REPADO. *Programy pro řidiče. REPADO – rehabilitační programy pro řidiče.* [online]. Copyright © 2014 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i [cit. 2014-02-07]. Dostupné z: <http://www.repado.cz/projekt/>

ROAD SHOW BESIP PRAHA

Mottem této vzdělávací akce je "Žádná výstavka, ale zážitek, nekoukat, ale vyzkoušet!"⁶³ Řidiči mají možnost si věci osobně vyzkoušet, popřípadě si nechat danou problematiku vysvětlit pozvanými odborníky a proškoleným personálem. Akce se mohou zúčastnit děti nebo celé rodiny. Pořádané akce mají prožitkový charakter a opírají se o pomůcky a prostředky, které si lze prakticky vyzkoušet. Jedním z cílů pořádaných akcí je i motivačně výchovný a rodinný přístup s pozitivním vlivem dospělých na výchovu dětí jako potenciálních řidičů nové generace.

BESIP TEAM

Projekt BESIP TEAM je organizován výjezdními týmy po regionech České republiky a je unikátním produktem zážitkově motivačních akcí, pořádaných Ministerstvem dopravy ČR prostřednictvím samostatného oddělení BESIP. Účastníci akcí si mohou vyzkoušet simulátor nárazu, automobilový a motocyklový trenažér nebo mohou zhlédnout krátké vzdělávací filmy s tematikou bezpečnosti silničního provozu.⁶⁴

DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ INFORMAČNÍ PORTÁLY

Na internetových portálech lze nalézt celou řadu produktů, které se zabývají dopravně bezpečnostní problematikou a nabízejí různorodé informace pro širokou motoristickou veřejnost. Obecně lze na všech portálech nalézt následující základní nabídku:

- informace o změnách v legislativě, nové dopravní značky, nová pravidla provozu,
- interaktivní řešení dopravních situací, testové otázky a jejich řešení,
- videosekvence z reálných i simulovaných dopravních situací,
- odkazy na školy a kurzy – převažují odvolávky na školy smyku,
- informace o aktuální dopravní situaci v regionech nebo v celé ČR, objížďky apod.,
- přehledy o motoristických akcích,
- technické informace, užitečné rady a návody,
- besedy s významnými motoristickými osobnostmi.

⁶³ Besip Team Praha. *ROAD SHOW BESIP PRAHA*. [online].[cit. 2014-02-07]. Dostupné z:<http://www.besipteampraha.cz/info>

⁶⁴ BESIP team. *Pro život na silnici*. [online]. © Copyright EuroNet.CZ, spol. s r.o. 2006 - 2010 [cit. 2014-02-08]. Dostupné z: <http://www.besipteam.cz/>

Příkladem jsou nejznámější portály:

<http://www.ibesip.cz/>

<http://www.doipo.cz/>

<http://www.doipo.cz/autoskola/>

<http://www.autoskola-testy.cz/>

<http://etesty.mdcr.cz/>

NADACE BESIP

Nadace BESIP je nově vytvořenou neziskovou organizací, zaměřenou na aktuální bezpečnostní témata – např. alkohol a drogy v dopravě, viditelnost účastníků silničního provozu, seznámení řidičů-profesionálů se základy první předlékařské pomoci nebo bezpečnost seniorů v silničním provozu. Základem činnosti je zejména pořádání motivace vzdělávacích akcí, zaměřených na bezpečnost, železniční přejezdy, poskytování první pomoci, motivace mladých řidičů, viditelnost účastníků provozu aj.⁶⁵

KURZY DEFENZIVNÍ JÍZDY

Kurzy „Defenzivní jízdy“ jsou aktuálním hitem dopravně bezpečnostních akcí a v posledních dvou letech jsou nabízeny zejména komerčně, a to neziskovými organizacemi nebo přímo autoškoly. Ve většině případů má kurz teoretickou a praktickou část. Teoretická část probíhá kolektivně na učebnách a posluchači jsou seznámeni se zásadami defenzivní jízdy. K tomu jsou převážně využívány moderní didaktické prostředky. Praktická část probíhá individuálně a posluchači se zde pohybují svými vozidly v reálném provozu s instruktorem. Přitom instruktor upozorní řidiče na špatné návyky a případné nedostatky, které odporují pravidlům defenzivní a bezpečné jízdy.

KAMPANĚ

Nejznámější kampaní, organizovanou státem, je kampaň „**NEMYSLÍŠ, ZAPLATÍŠ**“. Kampaň objednaná Ministerstvem dopravy a vytvořená agenturou EuroRSCG (režie Filip Renč) probíhala pomocí televize a internetu. V emotivních TV spotech byly umělecky ztvárněny drastické příklady nerespektování zásad bezpečné jízdy, vlivu alkoholu a drog apod. V odborných kruzích není tato kampaň příliš dobře hodnocena. Kromě kri-

⁶⁵ Nadace Besip. *Nadace BESIP představila novou koncepci*. . [online]. © Školení řidičů online 2009 – 2011 [cit. 2014-02-09]. Dostupné z: Zdroj: <http://www.skoleniridicu-online.cz/nadace-besip/>

tiky vysokých finančních nákladů se objevují kritiky nepřirozenosti spotů a chybějící autentičnost běžného provozu s běžnými lidmi.⁶⁶

Další známou státní kampaní jsou televizní spoty ČT, tzv. „**BESIPKY**“, vysílané v řádném vysílacím programu ČT 1. Archiv spotů je přístupný veřejnosti na internetu.⁶⁷ Spoty mají vysoce odborný a reálný základ. Vzhledem ke kvalitnímu odbornému obsahu jsou spoty „Besipky“ využívány i při školeních profesních řidičů.

ŠKOLY BEZPEČNÉ JÍZDY

Školy bezpečné jízdy jsou známy pod pojmem „Školy smyku“. Na základě zahraničních zkušeností došlo v ČR k postupnému vybudování několika center bezpečné jízdy, která jsou schopna nabídnout komplexní komerční služby pro motoristy. První komplexní centrum bylo zřízeno soukromými investory ve vnitřních prostorech polygonu Most. Obdobné komplexní služby s kvalitním technickým a prostorovým zázemím poskytují centra – školy smyku Brno, Vysoké Mýto, Sosnová, Příbram, Praha, Ostrava, Jihlava. Školy poskytují teoretickou přípravu a praktickou část v podobě jízdy na nízko-adhezním povrchu se simulací smyků, a to jak pro amatéry, tak i pro pokročilé. Nevýhodou těchto škol jsou poměrně velké finanční úhrady a vzdálenost do místa výcviku pro velkou část běžných řidičů.

⁶⁶ Nemysliš Zaplatíš. *Bezpečná jízda autem*. [online]. Ochrana osobních údajů NEMYSLÍŠ ZAPLATÍŠ Autoinzerce a motoinzerce na BrzyVozy.cz [cit. 2014-02-09]. Dostupné z: <http://www.nemyslisch-zaplatis.cz/>

⁶⁷ Přehled dělů – Besipky – Česká televize. *BESIPKY*. [online]. © Česká televize 1996-2014 [cit. 2014-02-09]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10396155713-besipky/dily/>

8 NÁVRH MODERNÍHO ANDRAGOGICKÉHO KURZU VZDĚLÁVÁNÍ NEPROFESNÍCH ŘIDIČŮ

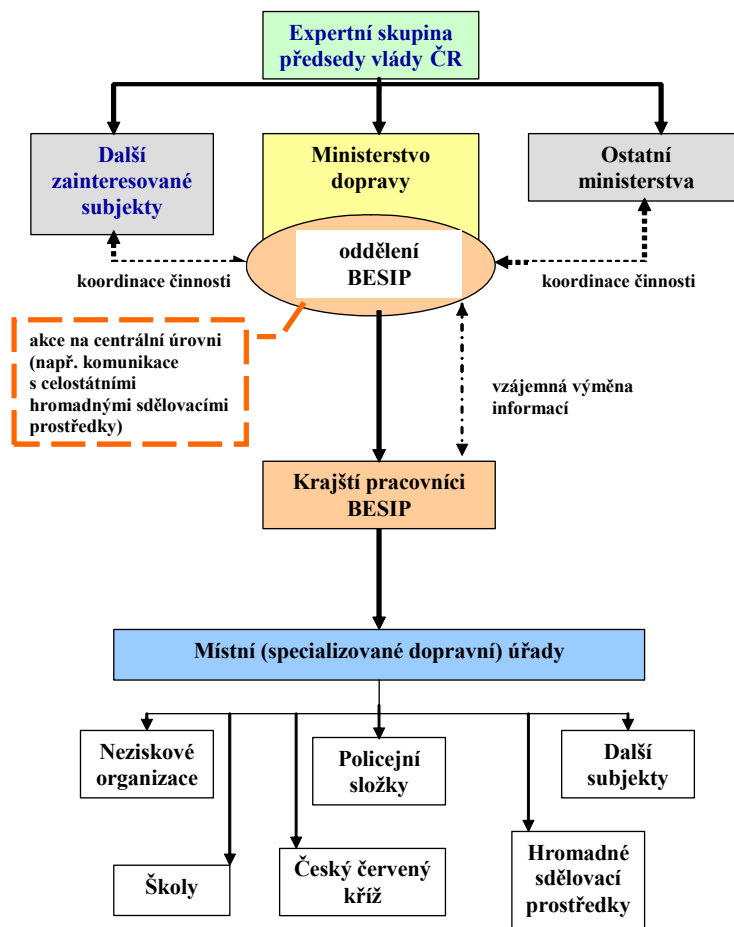
Obsah předchozí kapitoly poskytuje přehled o rozvoji netradičních metod motivačního a zážitkového vzdělávání neprofesních řidičů v ČR, organizovaných státními, nestátními neziskovými organizacemi a nestátními ziskovými společnostmi. Všechny tyto aktivity mají velký význam pro zvyšování vědomostní úrovně řidičů, získávání správných návyků a motivace s konečným cílem zvýšení bezpečnosti provozu a snížení počtu dopravních nehod s vážnými následky. I přes tyto výsledky v rozvoji netradičních metod vzdělávání řidičů nelze hovořit o důkladném a promyšleném funkčním „systému“, ale o dílčích nesystémových krocích, přispívajících k celkovému cíli v bezpečnosti silničního provozu pouze svým určitým dílčím podílem.

Jako základ systémového opatření pro rozvoj vzdělávání neprofesních řidičů vidí autorka diplomové práce návrh ze strany Ministerstva dopravy ČR k delegování zástupců „BESIP“ v oblasti dopravní výchovy na regionální a lokální úrovni, s centrálně řízenou koordinací a dále návrh ke zřízení lokálních „Dopravních úřadů“ – viz obrázek 1.

Krajští pracovníci „BESIP“ a „Dopravní úřady“ by v oblasti vzdělávání neprofesních řidičů mohli sehrát zásadní roli v plošném a systémovém pojetí tohoto vzdělávání velkého počtu „běžných řidičů“. V návaznosti na výsledky kvantitativního průzkumu lze totiž očekávat velký zájem řidičů o motivační a zážitkové kurzy, a to za předpokladu nalezení vhodných a pro řidiče přijatelných netradičních a moderních forem vzdělávání. Na základě zahraničních zkušeností lze rovněž předpokládat i souběh rozvoje dalších netradičních forem vzdělávání řidičů, organizovaných především neziskovými společnostmi. Dále lze předpokládat všeobecný rozvoj andragogiky jako nového vědního oboru, a tím i rozvoj uplatňování jeho principů a metod ve všech oborech lidské činnosti. Rovněž tak z úrovně EU lze očekávat zesilující tlak na zvyšování aktivních i pasivních faktorů, ovlivňujících bezpečnost silničního provozu a snižování počtu dopravních nehod.

Koordinační práce krajských pracovníků „BESIP“ a aktivní práce regionálních dopravních úřadů může být dobrou platformou pro systémové uplatňování vzdělávání všech řidičů a zejména neprofesních řidičů ve všech věkových kategoriích.

Obrázek 1: Subjekty dopravní výchovy



Zdroj: BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt SWING (1. díl). Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu*. Vydání 1. Liberec: Roman Budský, 2011. ISBN 978-80-254-9946-7.⁶⁸

Jedním z dílčích systémových opatření rozvoje vzdělávání řidičů v daném regionu může být organizování vzdělávacích kurzů pro neprofesní řidiče. V návaznosti na předchozí teoretickou analýzu andragogických principů vzdělávání a na základě výsledků provedeného kvantitativního a kvalitativního průzkum dospěla autorka diplomové práce k vlastnímu návrhu motivačního a zážitkového kurzu pro neprofesní řidiče. Metodický postup provedení navrhovaného kurzu je uveden v příloze **J** této diplomové práce. S uvážením všech výsledků kvantitativního a kvalitativního průzkumu a na základě andragogických přístupů si autorka diplomové práce definovala následující základní předpoklady k realizaci navrhovaného kurzu:

⁶⁸ BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt SWING (1. díl). Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu*. Vydání 1. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 131. ISBN 978-80-254-9946-7.

- musí být zajištěna atraktivnost kurzu s motivačně prožitkovými přístupy,
- princip dobrovolnosti a hesla „ANO, chci se vzdělávat“,
- cenová dostupnost základního kurzu (školení) pro běžné řidiče,
- lokální dostupnost a vhodné termíny,
- individuální přístup skupinové výuky v menších celcích,
- uplatnění široké škály didaktických a výukových zařízení,
- uplatnění principu „nenudné teorie“,
- zajištění kvalifikovaných instruktorů a jejich proškolení k vedení výuky na základě motivačních a zážitkových prvků se „sokratovským přístupem“,
- uplatnění „sokratovských“ a moderních andragogických přístupů s AHA efektem,
- realizace praktických jízd a jízd s instruktorem,
- možnost „bonusů“ pro řidiče, kteří se takto chtějí vzdělávat,
- aktivní zapojení řidičů do výuky,
- musí být zapojeny prvky vyhodnocování úspěšnosti kurzů, evidence, zpětné vazby, zveřejňování a popularizace,
- měla by být zajištěna podpora státu prostřednictvím krajských pracovníků „BESIP“ a regionálních „Dopravních úřadů“.

ZÁVĚR

Tato diplomová práce byla věnována aktuální otázce následného a celoživotního vzdělávání neprofesních řidičů. Autorka zaměřila pozornost na okruh relevantních problémů a provedla podrobnou analýzu současného stavu i analýzu výsledků, které získala realizací kvantitativního a kvalitativního průzkumu. Na podkladě zjištěných skutečností z této oblasti se snažila přistoupit k reálnému řešení. Výsledkem snažení je dílčí návrh, jehož realizace by mohla přispět k vyšší úrovni vědomostí, návyků a řidičského umu, a tím následně ke snížení počtu dopravních nehod, k nimž neustále dochází na pozemních komunikacích v České republice.

Při provádění kvantitativního průzkumu se autorka snažila zainteresovat co nejširší okruh regionálních neprofesních řidičů. Průzkumu se nakonec z celkového počtu 20 939 neprofesních řidičů zúčastnilo 549. Z tohoto množství si 92,5 % oslovených respondentů velmi dobře uvědomovalo nebezpečí, které hrozí účastníkům na pozemních komunikacích a v tomto směru byli přesvědčeni i o nutnosti následného vzdělávání neprofesních řidičů. Z celkového počtu respondentů jich více než polovina, tj. 58,3 %, preferovala vzdělávání na dobrovolné bázi. V otázce formy vzdělávání se nejvyšší procento respondentů, tj. 48,2 %, ze čtyř nabídnutých možností přiklonilo k motivačním, zážitkovým a praktickým kurzům. Nejvyšší procento respondentů, tj. 55,6 %, ze tří nabídnutých možností, zvolilo jednodenní variantu, a to jako optimální délku vzdělávací akce. Nejvyšší procento respondentů, tj. 42,4 %, ze tří nabídnutých možností, preferovalo z hlediska nejvhodnějšího časového odstupu vzdělávací akce rozmezí tří let. Při zohlednění uvedeného tak lze považovat za nejpříjemnější variantu vzdělávací akce takovou, která zabere pouze jeden den a bude se v tříletých intervalech.

Další výsledky regionálního průzkumu prokázaly taktéž pravdivost všech stanovených hypotéz. V regionu Vyškov bylo zjišťováno, zda více než 60 % neprofesních řidičů řídí osobní vozidla, řídí denně a řídí rádo (hypotéza č. 1), zda se více než 70 % řidičů nebude na silnicích cítit zcela bezpečně (hypotéza č. 2) a zda více než 40 % řidičů uvítá další vzdělávání, a to dobrovolnou formou s motivačními a prožitkovými metodami (hypotéza č. 3).

Z výsledků průzkumu bylo ověřeno, že 94,9 % respondentů řídí osobní vozidlo, 61,4 % respondentů řídí denně a 76,5 % respondentů řídí rádo. Předpoklad stanovený v hypotéze č. 1 byl výsledky kvantitativního průzkumu potvrzen.

Pro tento region bylo taktéž ověřeno, že 91,4 % respondentů se necítí na silnicích zcela bezpečně. Předpoklad stanovený v hypotéze č. 2 tak byl výsledky kvantitativního průzkumu potvrzen.

Ve výsledcích bylo dále ověřeno, že 92,5 % respondentů uvítá další vzdělávání neprofesionálních řidičů, 58,3 % respondentů uvítá vzdělávání v jeho dobrovolné formě a 48,2 % respondentů preferuje možnost vzdělávání v motivační, zážitkové a praktické podobě. Ze tří nabízených možností se 52,1 % respondentů dokonce domnívalo, že by tato podoba nejvíce zvýšila zájem o problematiku bezpečnosti silničního provozu a nejvíce přispěla k jejímu zkvalitňování. Obdobně předpoklad stanovený v hypotéze č. 3 byl výsledky kvantitativního průzkumu potvrzen.

Kvalitativního průzkumu se přímo zúčastnilo celkem dvanáct respondentů. Z tohoto počtu jich deset zastávalo jednoznačný názor, že momentální situace v otázce bezpečnosti silničního provozu je na nedostatečné úrovni. Všech dvanáct odborníků pokládalo stav celoživotního vzdělávání neprofesionálních řidičů za neuspokojivý a rozhodně potřebný v budoucnu řešit. V otázce povinné či nepovinné formy vzdělávání sice respondenti nedospěli ke zcela shodnému názoru, avšak i zde výrazně převážila nepovinná alternativa, ke které se přiklonilo celkem sedm respondentů, dva z respondentů neuvedli žádnou formu a pět respondentů preferovalo povinnou formu vzdělávání.

Na základě analýzy kvantitativního i kvalitativního průzkumu lze interpretovat zjištěné výsledky jako plně spolu korespondující, a to jak pro oblast nepostradatelnosti celoživotního vzdělávání neprofesionálních řidičů, tak pro vymezení formy dalšího vzdělávání neprofesionálních řidičů.

Názory respondentů účastnících se kvantitativního i kvalitativního průzkumu a názor autorky diplomové práce se shodují zejména v tom, že v prvcích bezpečnosti silničního provozu v současné době chybí důležitý článek, kterým je následné či celoživotní vzdělávání neprofesionálních řidičů, a to s uvážením té skutečnosti, že tyto řidiči v době svého aktivního „řidičského života“, tj. někdy celý svůj aktivní život, nejsou nijak nuceni nebo motivováni se vzdělávat. Tuto absenci vzdělávání velmi citlivě vnímali oslovení odbor-

níci. Dle přesvědčení autorky diplomové práce mají zejména názory oslovených odborníků značný význam, neboť se jedná o specialisty, kteří jsou s touto problematikou buď úzce spjati, anebo jsou v pozici státních garantů pro oblast bezpečnosti silničního provozu.

Autorka diplomové práce se převážně ztotožňuje s názory i podnětnými připomínkami odborníků. V otázce zavedení státního povinného školení neprofesních řidičů však autorka diplomové práce usuzuje, že tento postup v konečném důsledku nepřinese společnosti očekávaný výsledek. Legislativní, tedy povinné zavedení takového principu vzdělávání, by dle přesvědčení autorky vyvolalo averzi většiny neprofesních řidičů. Autorka se proto domnívá, že takové řešení by naopak působilo kontraproduktivně.

V otázce razantního zpříšňování postihů, tak, jak je prosazují někteří odborníci, se autorka diplomové práce domnívá, že by takový postup nemusel přinést naší společnosti očekávaný výsledek. Drastický a nevyvážený postih by totiž mohl účinkovat jako pověstný „Damoklův meč“, neboť by pro řidiče znamenal neúměrnou psychickou zátěž při řízení vozidla. Tato skutečnost by pak ve svém důsledku mohla naopak způsobit zhoršení již tak špatného stavu.

Dle přesvědčení autorky je pro úspěšnost vzdělávacího procesu potřeba prosadit celou řadu systémových opatření, včetně vhodné motivace řidičů pomocí benefitů (z výsledků průzkumu vyplývá, že silným motivátorem je pro řidiče jakýkoliv benefit). V tomto úsilí je možné počítat jak se státními organizacemi (např. BESIP), tak s nestátními organizacemi nebo neziskovými společnostmi.

Autorka diplomové práce dále považuje za velmi důležité vést prostřednictvím krajských koordinátorů BESIP jednání s potencionálními sponzory nebo s pojišťovny, které v rámci svých rozpočtů mohou pomoci financovat preventivní kampaně, mohou se spolupodílet na financování projektování, tvorbě a realizaci kvalitních forem následného motivačního a zážitkového vzdělávání řidičů. V případě, že by se takovýto model osvědčil, což by systém pojišťoven snadno a rychle zjistil na objemu vypláceného pojistného plnění, další krok by mohl směřovat ke snížení výše pojistného plnění u proškolených bezúhonných řidičů a současně vlastníků motorového vozidla.

Jako systémové a zásadní opatření autorka diplomové práce spatřuje zřízení lokálních dopravních úřadů, na kterých by se delegovaní zástupci státu a vědecko-výzkumné základny podíleli na koordinaci, tvorbě a vlastním provádění vzdělávacích programů v oblasti dopravní výchovy. Na této úrovni je nutné koordinovat úsilí státních organizací a institucí a aktivitu neziskových společností. Autorka diplomové práce považuje navržený vlastní metodický postup provádění motivačních a zážitkových kurzů za jeden ze základních a konkrétních kroků k podchycení zájmu neprofesních řidičů o další sebevzdělávání. Při vhodné propagaci těchto kurzů, při systémové koordinaci na regionální i celorepublikové úrovni a při využití široké sítě autoškol a ostatních vzdělávacích institucí lze dosáhnout systémového, plošného, účinného a velmi objemného nástroje vzdělávání řidičů.

V návaznosti na výše uvedené závěry je autorka přesvědčena, že cíl diplomové práce stanovený v úvodu, spočívající v ověření postojů neprofesních řidičů k možnostem svého následného vzdělávání a nalezení vhodných a reálných řešení, byl splněn.

Prosazení andragogických prvků motivačního a zážitkového charakteru pro oblast vzdělávání neprofesních řidičů považuje autorka diplomové práce za malý, ale významný příspěvek k celkovému systémovému řešení zvyšování bezpečnosti silničního provozu a tím i snižování počtu dopravních nehod a ochrany zdraví a životů nás všech. Je to příspěvek k naplňování cílů „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020“ přijaté a schválené usnesením vlády ČR č. 599 ze dne 10. 8. 2011.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

- BARTÁK, Jan. *Jak vzdělávat dospělé*. první vydání. Praha: Alfa Nakladatelství, s.r.o., 2008. ISBN 978-80-87197-12-7.
- BENEŠ, Milan. *Andragogika*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. ISBN 978-80-247-2580-2.
- BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt SWING (1. díl): Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu*. Vydání 1. Liberec: Roman Budský, 2011. ISBN 978-80-254-9945-0.
- BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt SWING (2. díl): Sankčně motivační systém a bezpečnost silničního provozu*. Vydání 1. Liberec: Roman Budský, 2011. ISBN 978-80-254-9946-7.
- BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt TANGO: Zkušební organizace řidičů — klíčový prvek v oblasti bezpečnosti silničního provozu*. Vydání 1. Liberec: Roman Budský, 2011. ISBN 978-80-254-9948-1.
- BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt TWIST: Návrh nové koncepce přípravy řidičů*. Vydání 2. Liberec: Roman Budský, 2011, ISBN 978-80-254-9943-6.
- BUDSKÝ, Roman a kol. *Projekt TWIST Příloha č. 1: Důležité milníky v oblasti bezpečnosti silničního provozu ve vybraných evropských státech (zúčastněných na projektu Sunflower+6)*. Vydání 2. Liberec: Roman Budský, 2011. ISBN 978-80-254-9943-6.
- BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. *ZÁKON O ZÍSKÁVÁNÍ A ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL s komentářem a souvisejícími předpisy*. 3. aktualizované vydání. Praha: VENICE MUSIC PRODUCTION, 2010. ISBN 978-80-904270-0-6.
- FORSYTH, Patrik. *Jak motivovat svůj tým*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009. ISBN 978-80-247-2128-6.
- GAVORA, Peter. *ÚVOD DO PEDAGOGICKÉHO VÝZKUMU*. 2. rozšířené české vydání. Brno: Paido, 2010. ISBN 978-80-7315-185-0.
- HANUŠ, Radek a Lenka CHYTILOVÁ. *Zážitkově pedagogické učení*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009. ISBN 978-80-247-2816-2.
- JOHNSON, Paul. *SOKRATES. Člověk pro naši dobu*. Vydání první. Brno: Barrister & Principal, 2012. ISBN 978-80-87474-53-2.
- KOLEKTIV AUTORŮ. *Jak vypracovat bakalářskou a diplomovou práci*. Páté přepracované a rozšířené vydání. Praha: UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA, 2013. ISBN 978-80-7452-037-2.

LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. *ZÁKON O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH a předpisy prováděcí a související, s komentářem*. 4. přeprac. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. ISBN 80-7201-867-3.

PALÁN, Zdeněk a Tomáš LANGER. *ZÁKLADY ANDRAGOGIKY*. Vydání I. Praha: UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA, 2008. ISBN 978-80-86723-58-7.

PRŮCHA, Jan a Jaroslav VETEŠKA. *ANDRAGOGICKÝ SLOVNÍK*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, a.s., 2012. ISBN 978-80-247-3960-1.

PUNCH, Keith F. *Úspěšný návrh výzkumu*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-468-7.

RABUŠICOVÁ, Milada a Ladislav RABUŠIC. *UČÍME SE PO CELÝ ŽIVOT: ? O vzdělávání dospělých v České republice*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2008. ISBN 978-80-210-4779-2.

SAPÍK, Miroslav. *FILOSOFIE: (Kapitoly z filosofie, dějin filosofie a antropologie)*. Vydání I. Praha: UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA, 2007. ISBN 978-80-86723-33-4.

VETEŠKA, Jaroslav, Tereza VACÍNOVÁ a kol. *AKTUÁLNÍ OTÁZKY VZDĚLÁVÁNÍ DOSPĚLÝCH: ANDRAGOGIKA NA PRAHU 21. STOLETÍ*. Vydání I. Praha: UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA, 2011. ISBN 978-80-7452-012-9.

ZLÁMALOVÁ, Helena. *DISTANČNÍ VZDĚLÁVÁNÍ A ELEARNING*. Vydání I. Praha: UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA, 2008. ISBN 978-80-86723-56-3.

Seznam použitých českých zdrojů

SARTRE: Publications. *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. [online]. Copyright © 2014 SARTRE [cit. 2014-02-06]. Dostupné z: http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1391784626&hash=a1c0b235095d57bff113950f5a28adba

Seznam použitých internetových zdrojů

Agentura IPSUM. *Úvod*. [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.ipsum.cz/>
Aliaves & Co. *O nás*. [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.aliaves.cz/cs-stranky-onas.html>

- BESIP. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020*. [online]. Copyright © 2012 [cit. 2014-02-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>
- Besip Team Praha. *ROAD SHOW BESIP PRAHA*. [online]. [cit. 2014-02-07]. Dostupné z: <http://www.besipteampraha.cz/info>
- BESIP team. *Pro život na silnici*. [online]. © Copyright EuroNet.CZ, spol. s r.o. 2006 - 2010 [cit. 2014-02-08]. Dostupné z: <http://www.besipteam.cz/>
- BIERNÁTOVÁ, O. a J. SKŮPA. *Bibliografické odkazy a citace dokumentů dle ČSN ISO 690 (01 0197) platné od 1. dubna 2011* [online]. V Brně dne 2. září 2011. Dostupné z: <http://www.citace.com/soubory/csniso690-interpretace.pdf>. Interpretace normy ČSN ISO 690./
- ČESKÝ ROZHLAS. *Domáci*. [online]. ©1997-2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/1301264
- Evropská komise. *Doprava. Bezpečnost silničního provozu*. [online]. © Evropská unie, 1995-2014 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_cs.pdf
- Ministerstvo dopravy. *BESIP*. [online]. © BESIP 2012 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>
- Ministerstvo dopravy. *Bezpečnost na silnicích*. [online]. © 2006 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>
- Ministerstvo dopravy. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020*. [online]. © BESIP 2012 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>
- Nadace Besip. *Nadace BESIP představila novou koncepci*. [online]. © Školení řidičů online 2009 – 2011 [cit. 2014-02-09]. Dostupné z: Zdroj: <http://www.skoleniridicu-online.cz/nadace-besip/>
- Nemyslíš - Zaplatíš. *Bezpečná jízda autem*. [online]. Ochrana osobních údajů NEMYSLÍŠ - ZAPLATÍŠ Autoinzerce a motoinzerce na BrzyVozy.cz [cit. 2014-02-09]. Dostupné z: <http://www.nemysliss-zaplatis.cz/>
- Přehled dílů – Besipky – Česká televize. *BESIPKY*. [online]. © Česká televize 1996-2014 [cit. 2014-02-09]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10396155713-besipky/dily>
- Radiožurnál. *Zelená vlna*. [online]. ©1997-2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motozurnal/_zprava/jakou-cenu-ma-lidsky-zivot,ktery-vyhasne-pri-dopravni-nehode--1281344
- REPADO. *Programy pro řidiče. REPADO – rehabilitační programy pro řidiče*. [online]. Copyright © 2014 Centrum dopravního výzkumu, v.v.i [cit. 2014-02-07]. Dostupné z: <http://www.repado.cz/projekt/>

VYPLNTO. *Průzkum*. [online]. © Marek Demčák 2008 - 2014 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

Vzdělávací agentura CAMPANUS. *Vaše cesta ke vzdělání*. [online]. © 2004 - 2014 [cit. 2014-01-26]. Dostupné z: <http://www.campanus.com>

Vzdělávací centrum České republiky. *VCCR*. [online]. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.vccr.cz/index.php?navi=6>

Vzdělávací centrum Morava. *Vzdělávací instituce akreditovaná u MV ČR a u MPSV ČR*. [online]. © Vzdělávací centrum Morava s.r.o. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.vcmorava.cz/o-spolecnosti/profil/>

SEZNAM ZKRATEK

BESIP – bezpečnost silničního provozu, **ČT 1** – Česká televize 1, **ECQM** – European Foundation for Quality Management (model excellence ECQM), **EU** – Evropská unie, **MŠMT ČR** – Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky, **REPADO** – rehabilitační program pro řidiče, **SARTRE** – Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (Sociální postoje k riziku silničního provozu v Evropě), **TQM** – total quality management, **ust.** - ustanovení.

SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ a TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: Subjekty dopravní výchovy..... 79

Seznam grafů

Graf 1: Základní soubor průzkumu - řidiči..... 42

Graf 2: Výběrový soubor respondentů v územního obvodu obce Vyškov..... 43

Graf 3: Rozdílové srovnání procentuálních výsledků provedených průzkumu..... 48

Graf 4: Grafické znázornění výsledků otázky č. 7..... 49

Graf 5: Grafické znázornění výsledků otázky č. 8..... 50

Graf 6: Grafické znázornění výsledků otázky č. 9..... 50

Graf 8: Grafické znázornění výsledků otázky č. 12..... 51

Graf 9: Grafické znázornění výsledků otázky č. 14..... 52

Graf 10: Grafické znázornění výsledků otázky č. 16..... 52

Seznam tabulek

Tabulka 1: Vzor zápisu dat k vyhodnocení dotazníků..... 46

Tabulka 2: Příklad provedení výpočtu..... 48

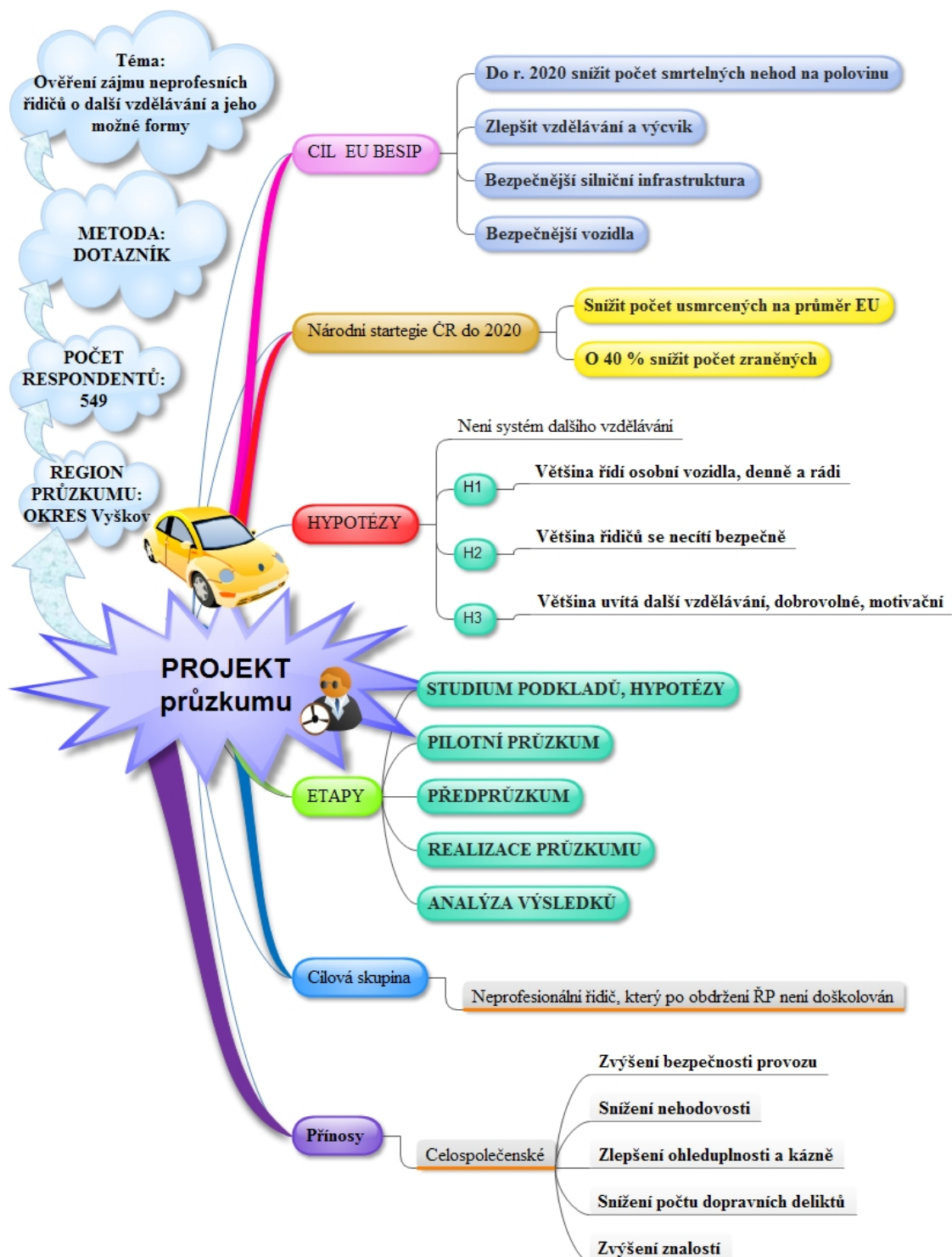
Tabulka 3: Souhrnné výsledky kvantitativního průzkumu 53

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Pojmová mapa kvantitativního průzkumu	I
Příloha B – Pojmová mapa kvalitativního průzkumu.....	II
Příloha C – Vzor dotazníku kvantitativního průzkumu	III
Příloha D – Grafické vyhodnocení kvantitativního průzkumu	VI
Příloha E– Grafické vyhodnocení doplňkového průzkumu	X
Příloha F – Záznamy interview kvalitativního průzkumu.....	XIV
Příloha G – Žádost o výpis a výpis z registru řidičů.....	XXXIX
Příloha H – Vzor žádosti o interview	XLI
Příloha I – Souhrn námětů kvantitativního průzkumu	XLII
Příloha J – Metodický postup motivačního a zážitkového kurzu	XLVI

Příloha A – Pojmová mapa kvantitativního průzkumu

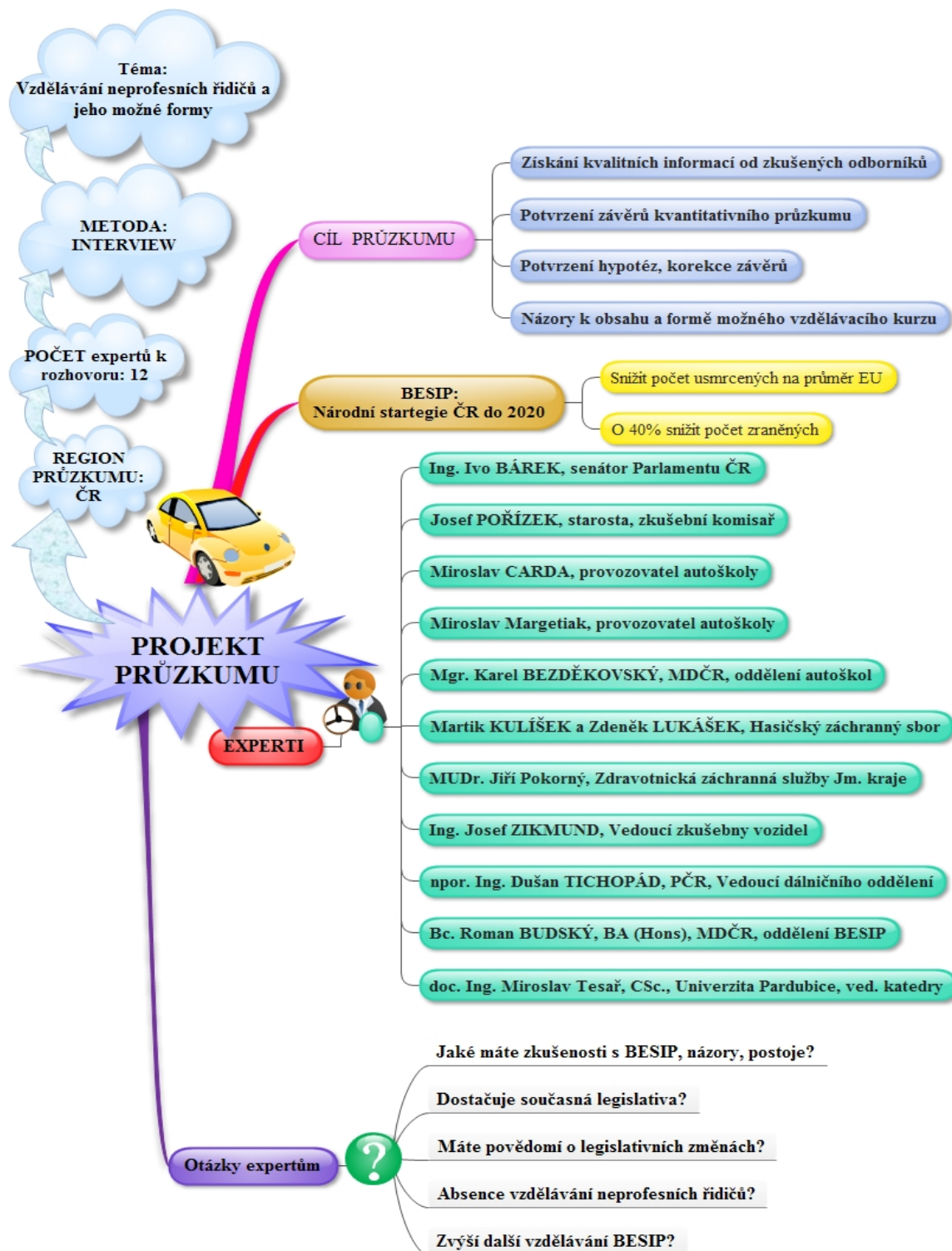
POJMOVÁ MAPA KVANTITATIVNÍHO PRŮZKUMU



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Příloha B – Pojmová mapa kvalitativního průzkumu

POJMOVÁ MAPA KVALITATIVNÍHO PRŮZKUMU



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Příloha C – Vzor dotazníku kvantitativního průzkumu
VZOR DOTAZNÍKU KVANTITATIVNÍHO PRŮZKUMU

Bc. Jana ZIKMUNDOVÁ

Univerzita Jana Amose Komenského Praha

DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM
POSTOJE K DALŠÍMU VZDĚLÁVÁNÍ
NEPROFESNÍCH ŘIDIČŮ

Pro účely zpracování mé diplomové práce si Vás dovoluji oslovit s žádostí o vyplnění dotazníku, který je zaměřen na respondenty z řad neprofesních řidičů (dále jen „řidič“) v okrese Vyškov. Děkuji Vám za Váš čas, věnovaný jeho vyplňování.

Vaši odpověď označte křížkem:

1.	Jaké je Vaše pohlaví?	Žena Muž	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2.	Jaký je Váš věk?	18-22 let 23-27 let 28-45 let 46 let a více	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3.	Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?	Základní Učební obor Středoškolské Vysokoškolské	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
4.	Jaké je Vaše současné zaměstnání?	Nezaměstnaný Student Zaměstnaný (spíše fyzická práce) Zaměstnaný (spíše duševní práce) Podnikatel/živnostník	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
5.	Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění?	Do 5 let 6 až 10 let 11 až 20 let 21 let a více	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
6.	Setkali jste se někdy s vážnou dopravní nehodou?	ANO NE	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

7.	Jak často řídíte?	Denně Nepravidelně Zcela výjimečně	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
8.	Jaké vozidlo nejčastěji řídíte?	Motocykl Osobní automobil Nákladní automobil	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
9.	Jaký je Váš vztah k řízení vozidla?	Řídím rád Řídím z nutnosti Řídím nerad	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
10.	Cítíte se na našich silnicích bezpečně?	ANO NE Částečně	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
11.	Jaká je dle Vašeho názoru kvalita dnešních autoškol?	Výborná Dostačující Nedostatečná	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
12.	Domníváte se, že by se řidiči po získání řidičského oprávnění měli i nadále vzdělávat?	Rozhodně ANO Spíše ANO Rozhodně NE Spíše NE	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
13.	Zúčastnili jste se někdy nějaké vzdělávací akce pro řidiče (školení/kurz/přednáška)?	ANO NE	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
14.	Jaký typ následného vzdělávání řidičů byste preferovali?	Státní (povinné ze zákona) Dobrovolné (nepovinné)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
15.	Jakou formu následného vzdělávání řidičů byste upřednostnili u státního typu?	Výuka v autoškole s přezkoušením Výuka v autoškole bez přezkoušení Stanovené kurzy a školení	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
16.	Jakou formu následného vzdělávání řidičů byste upřednostnili u dobrovolného typu?	Kurzy a školení Besedy s odborníky Doškolovací jízdy Motivační, zážitkové, praktické kurzy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
17.	Vyberte oblast, na kterou by mělo být následné vzdělávání řidičů zaměřeno; (lze zaškrtnout i více odpovědí).	Změny v legislativě Jak se chovat po dopravní nehodě Technika praktické a bezpečné jízdy Sankce v dopravě Konstrukce vozidel	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
18.	Projevila by se vhodná forma následného vzdělávání řidičů na zvýšení bezpečnosti silničního provozu?	Rozhodně ANO Spíše ANO Rozhodně NE Spíše NE	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
19.	Jaká by podle Vás měla být optimální délka vzdělávací akce řidičů?	1 den 2-3 dny Celý týden	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
20.	V jakém časovém rozmezí by vzdělávací akce řidičů měla probíhat?	Alespoň 1 x ročně Po 3 letech Po 5 letech	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

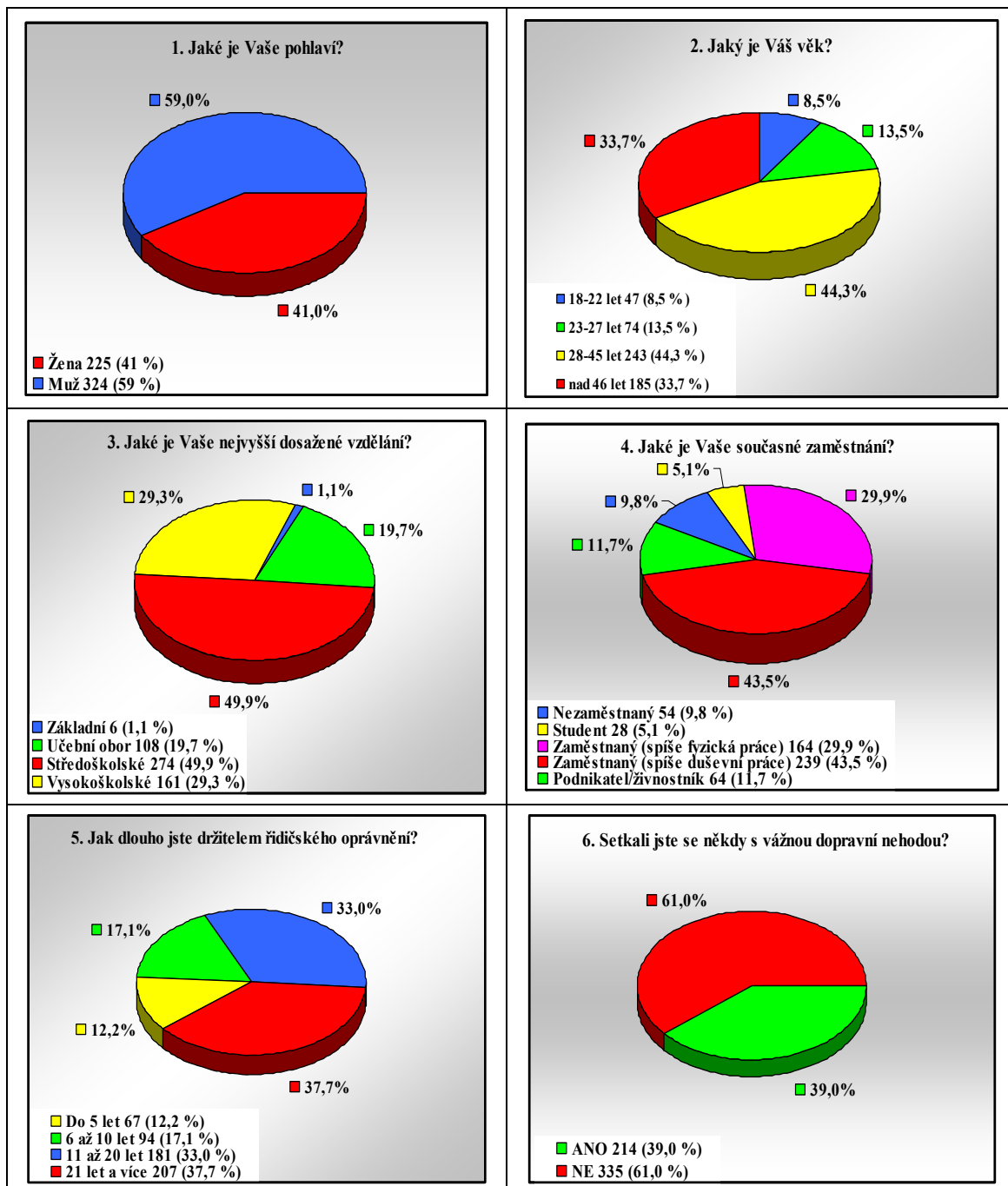
21.	Byli byste ochotni do vzdělávací akce řidičů vložit i své peníze?	ANO NE Částečně	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
22.	Domníváte se, že by motivační a zážitkové praktické kurzy zvýšily zájem o dění v silničním provozu a že by právě tato forma přispěla k vyšší bezpečnosti na silnicích?	ANO NE Částečně	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
23.	Motivoval by Vás bonus ze strany státu k ochotě dále se vzdělávat?	ANO NE	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Místo pro Vaše názory, podněty a připomínky k tématu:			
Dotazník je anonymní. Dobrovolné vyplnění jména a podpisu, nebo jen podpisu se nevyklučuje.			
Dne:			

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Příloha D – Grafické vyhodnocení kvantitativního průzkumu

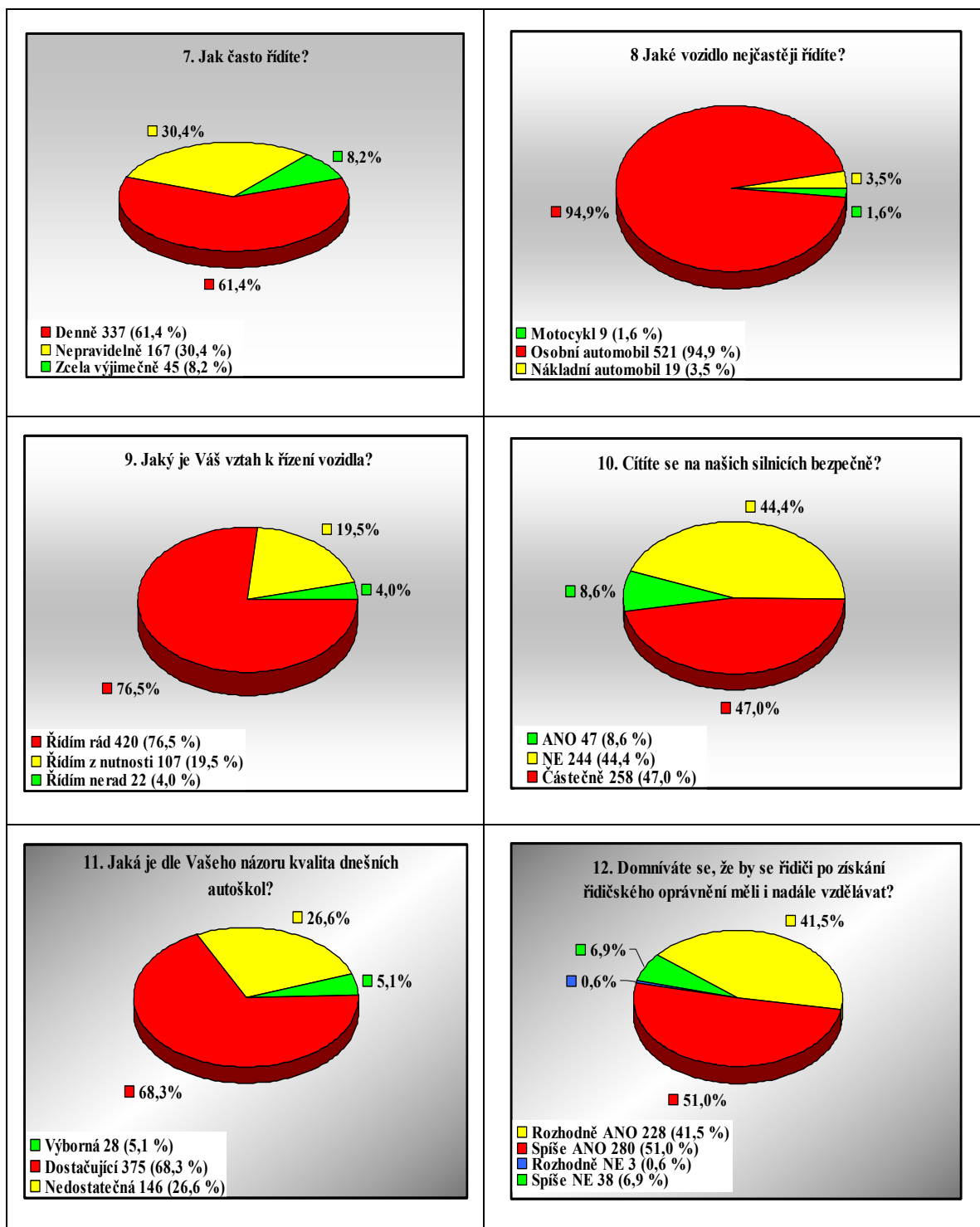
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ KVANTITATIVNÍHO PRŮZKUMU

Grafické vyhodnocení kvantitativního průzkumu – otázky č. 1 až 6



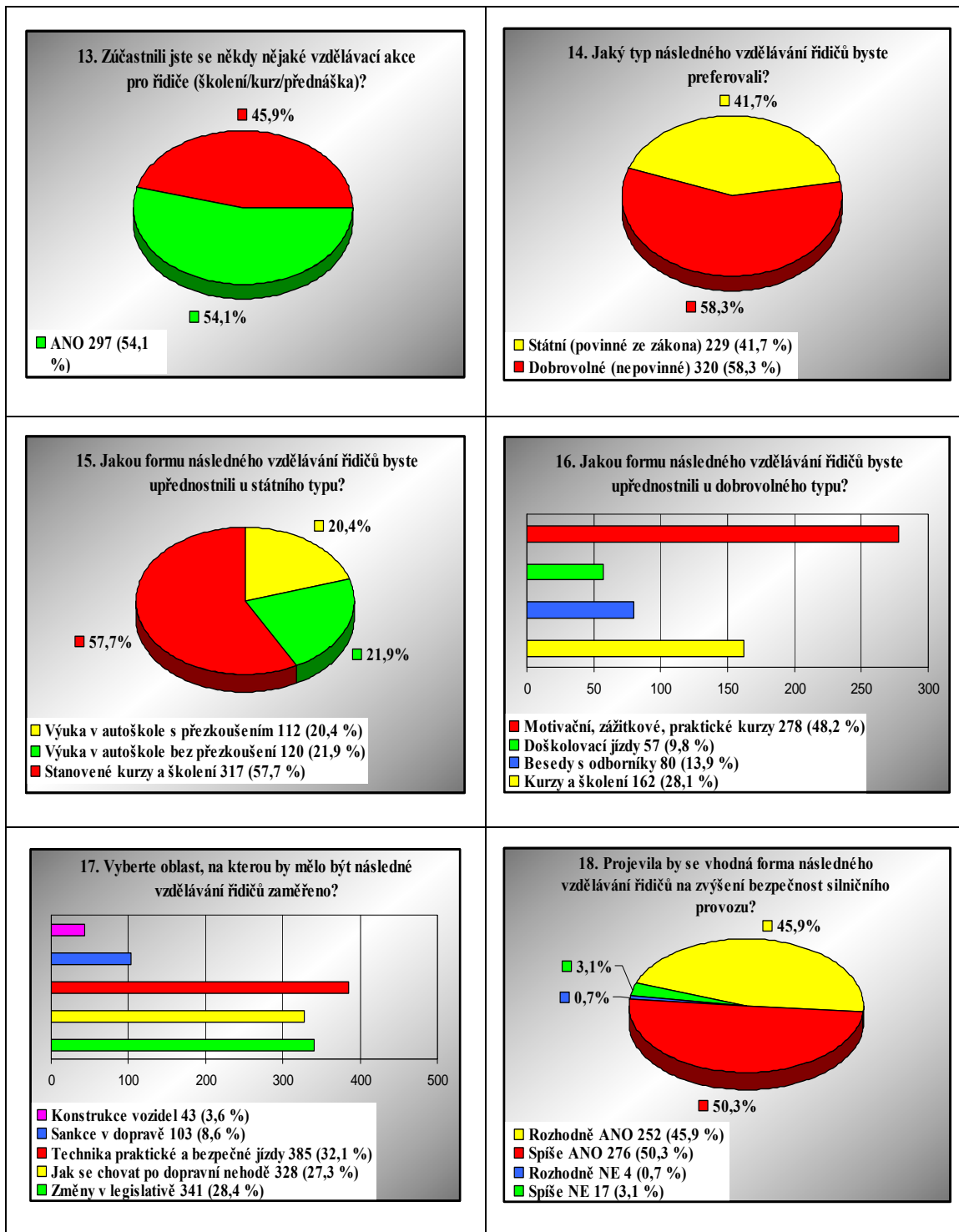
Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Grafické vyhodnocení kvantitativního průzkumu – otázky č. 7 až 12



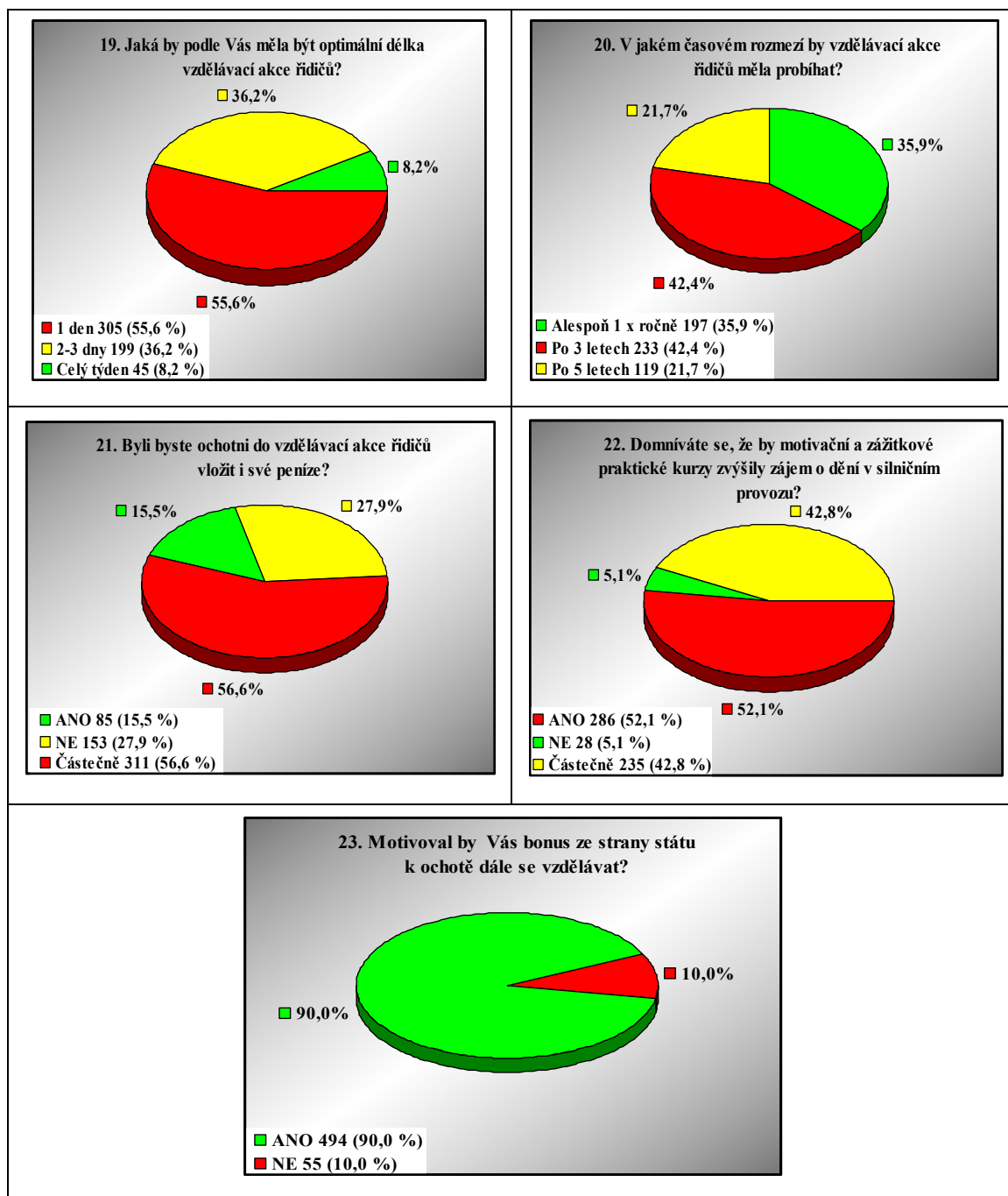
Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Grafické vyhodnocení kvantitativního průzkumu - otázky č. 13 až 18



Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Grafické vyhodnocení kvantitativního průzkumu - otázky č. 19 až 23

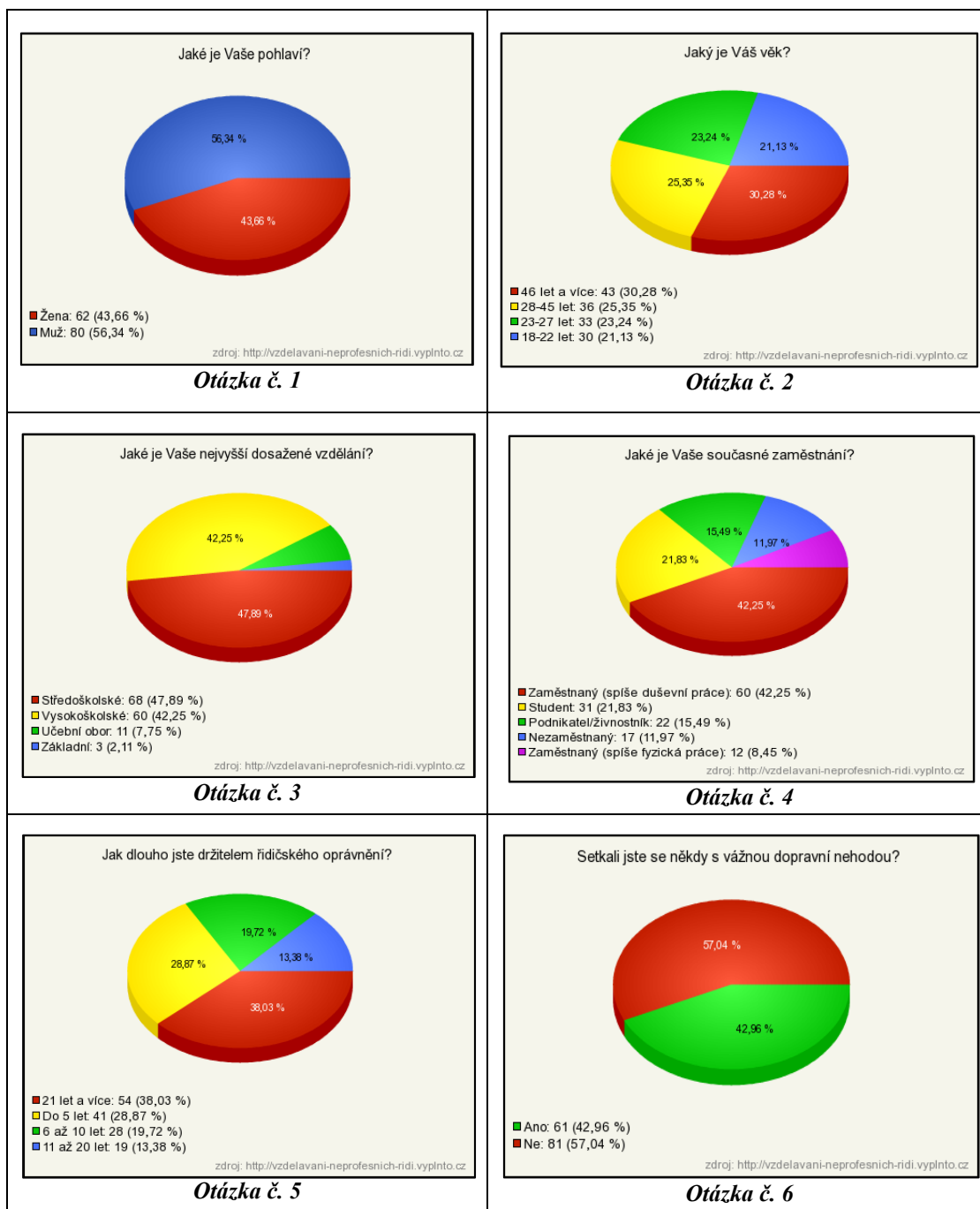


Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Příloha E– Grafické vyhodnocení doplňkového průzkumu

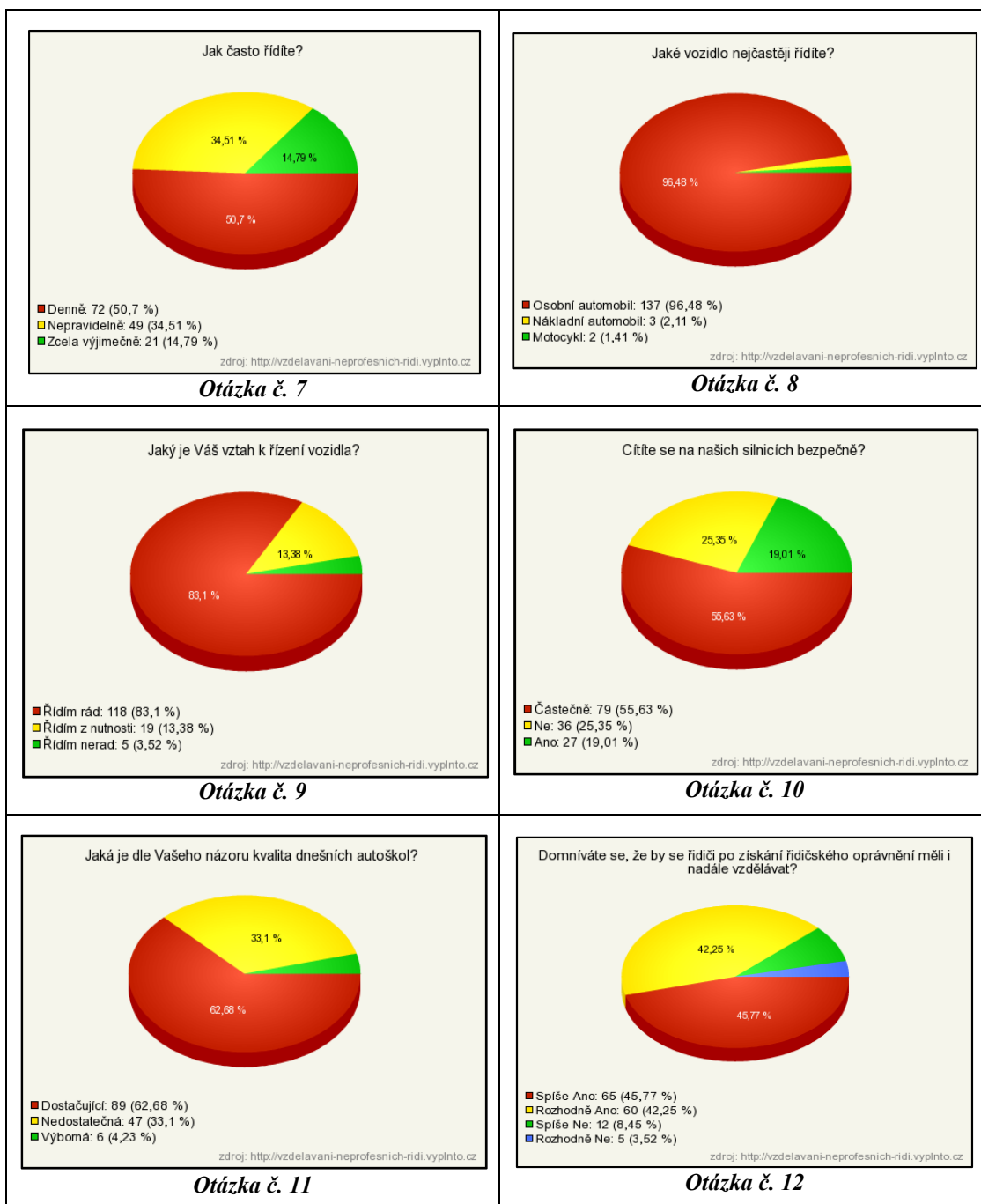
GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ DOPLŇKOVÉHO PRŮZKUMU

Grafické vyhodnocení doplňkového průzkumu - otázky č. 1 až 6



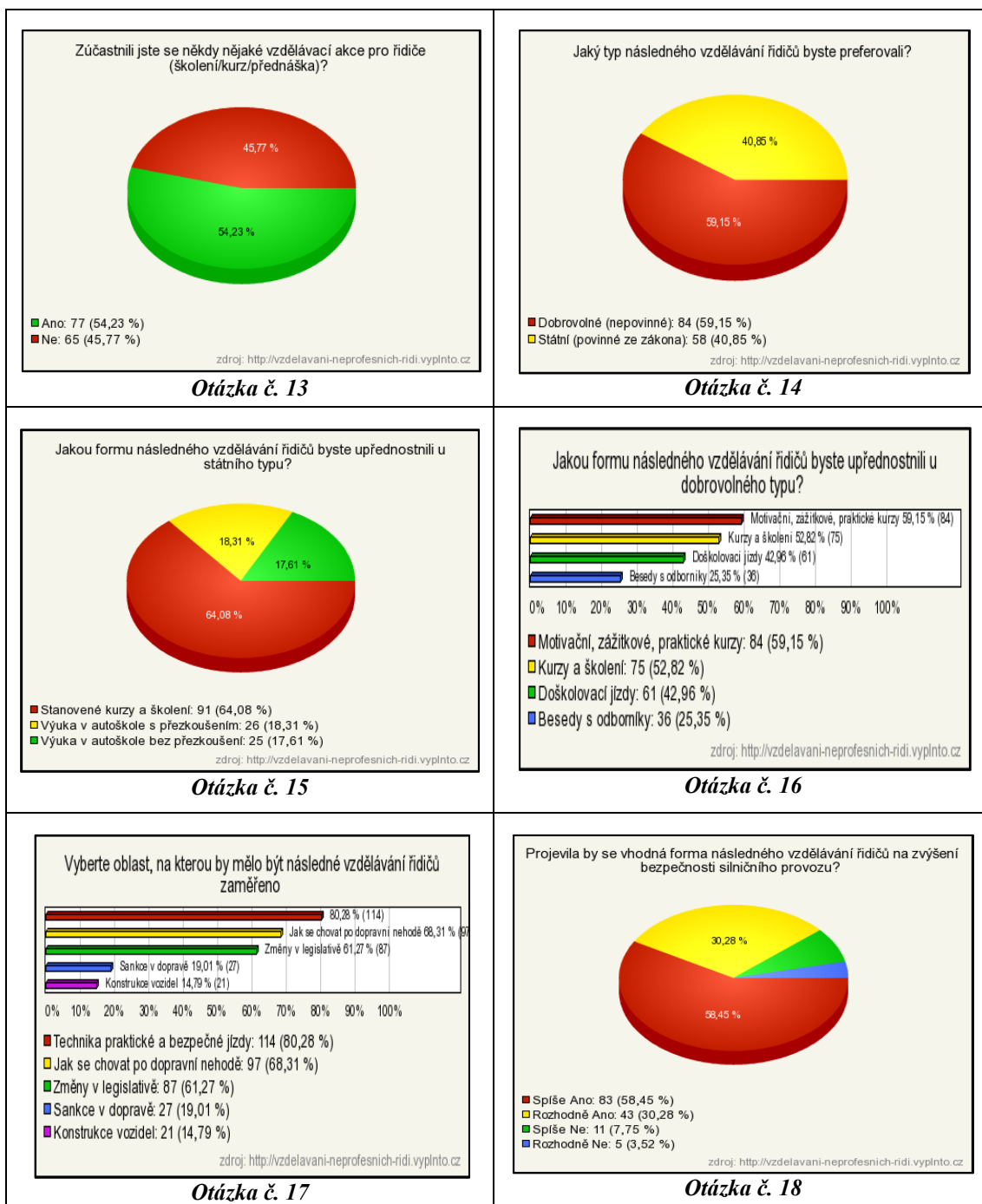
Zdroj: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

Grafické vyhodnocení doplňkového průzkumu - otázky č. 7 až 12



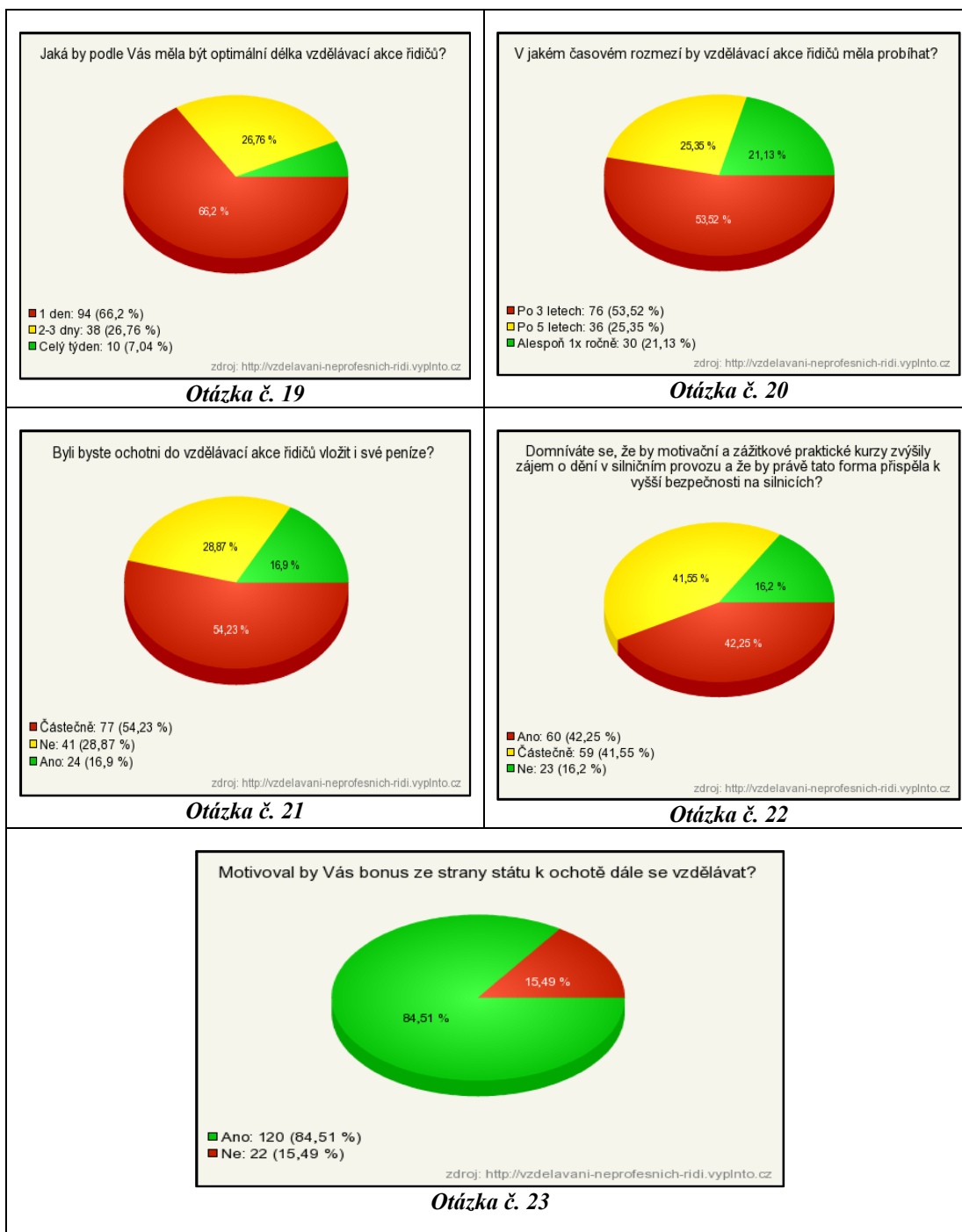
Zdroj: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

Grafické vyhodnocení doplňkového průzkumu - otázky č. 13 až 18



Zdroj: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

Grafické vyhodnocení doplňkového průzkumu - znázornění otázek č. 19 až 23




Zdroj: <http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/vzdelavani-neprofesnich-ridi/>

Příloha F – Záznamy interview kvalitativního průzkumu

ZÁZNAMY INTERVIEW KVALITATIVNÍHO PRŮZKUMU

INTERVIEW č. 1:

Záznam rozhovoru uskutečněného dne 13. 12. 2013 s Ing. Ivo Bárkem

	<p>Funkce: Senátor Parlamentu ČR Zaměstnavatel: Senát Parlamentu ČR Praxe v oboru: 2 volební období</p>
--	---

Otázka č. 1: Pane senátore, jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Řekl bych, že za období, kdy v silničním provozu musím trávit mnohem více času než dříve, se bezpečnost provozu zlepšila. Mohu to pozorovat např. na dálnici, kde se daleko více dodržují pravidla silničního provozu, která se dříve nedodržovala. Je pravděpodobné, že je to také tím, že byla přijata a zavedena nová legislativní opatření včetně zavedení přísnějších postihů. Určitě také ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu přispěla i celá řada policejních akcí, při nichž jsou policisté na silnicích jednoduše více vidět. Samozřejmě existují i výjimky, mezi něž bych zařadil zejména řidiče silných vozidel, se kterými se denně setkávám. V případě cizinců si myslím, že jejich jízdy jsou vcelku v pohodě, snad mimo některé řidiče z Polska, kteří jezdí volněji a mnohem rychleji. Ke zlepšení situace rozhodně přispělo také Ministerstvo dopravy ČR různými kampaněmi v rámci BESIP. Názorné ukázky televizních spotů můžeme sledovat v daleko vyšší míře, než tomu bylo například před 10 lety. Ke zvýšení bezpečnosti také jistě přispělo i zavedení bodového systému.

Otázka č. 2: Pane senátore, jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Vesměs pozitivní. S výraznější agresivitou řidičů jsem se nesetkal. Zopakoval bych, že ty agresivnější řidiče se silnými vozy častěji setkávám na dálnici. Musím říci, že když jezdím po pražských komunikacích, jsou tam řidiči mnohdy vyježděnější, na silnicích nebývá nijak napjatá atmosféra, v případě kolizních situací bývají řidiči vyrovnanější, klidnější, zbytečně nepoužívají zvukové signály, nevhodné posušky apod. Tato atmosféra je pravděpodobně daná zvykem na zhuštěné dopravní situace, kolony, což v malých městech a obcích nebývá tak často, kde reakce řidičů a jejich „vyježděnost“ bývá na nižší úrovni.

Doplňující otázka: Pane senátore, jak se díváte na otázku imunity ve vztahu k BESIPU?

Pokud se týká Senátu, respektive senátorů, nevím skutečně o žádném přestupku, který by některý z mých kolegů senátorů, pokud jej spáchal, nevyřešil ihned na místě. Z toho plyne, že v prostředí Senátu imunita v žádném případě negativně nedopadá na oblast bezpečnosti silničního provozu.

Otázka č. 3: Pane senátore, měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Řeknu svůj názor: Určitě měli a zvláště ti mladší. Bylo by vhodné, aby mladí a nezkušení řidiči získávali řidičské oprávnění na dobu určitou, např. na 3 roky. Po uplynutí této doby by bylo vhodné provést vyhodnocení evidenční karty uchazeče a podle skutečného stavu by adept získal řidičské oprávnění buď nastálo, anebo po přezkoušení. V otázce vzdělávání našich mladých řidičů je také potřeba mít na zřeteli hustotu sítí komunikací, možnost řízení vozidel s vysokým výkonem motoru, hustotu provozu. Zejména tyto atributy si musí noví řidiči dostatečně zažít. Snad by bylo také v této souvislosti vhodné přijmout opatření, že řídit auto např. s obsahem vyšším než 2,0 motou řidiči od 21 let, tj. podobně jako u silných motorek.

Otázka č. 4: Pane senátore, pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Upřednostnil bych určitě nepovinný systém. Domnívám se, že zavedení další zákonné povinnosti v oblasti dalšího vzdělávání by bylo neprofesními řidiči vnímáno negativně. Stát by mohl ke zlepšení situace napomoci poskytnutím určitého benefitu, který by poskytnul řidičům, kteří se v otázkách bezpečnosti silničního provozu budou aktivně a dobrovolně vzdělávat. Stát by také mohl vyvíjet vyšší tlak na další vzdělávání u řidičů, kteří byli v minulosti opakovaně trestáni za porušení zákona o silničním provozu.

Doplňující otázka: Pane senátore, jak se díváte na další vzdělávání neprofesních řidičů ve vztahu ke komerčním pojišťovnám?

V této sféře bych určitě přivítal vyšší zapojení pojišťoven, jejichž primárním zájmem by mělo být snížení počtu dopravních nehod. Podporou následného a kvalitního vzdělávání neprofesních řidičů by tak pojišťovny samy mohly přispět k zajištění takového stavu. Pokud by takový obrat skutečně nastal, pro pojišťovny by to znamenalo snížení objemu finančních prostředků, které dnes ve vysokých objemech vyplácejí z povinného ručení na odstranění škod. Podporu pojišťoven bych si představoval jako určitou prevenci. Stejnou, jakou aktivně provádí např. Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR, která svým pojištěncům hradí vitamíny, rehabilitace, osvětlu apod. Forma prevence komerčních pojišťoven v rámci zvýšení BESIPu by tak mohla spočívat v zajištění bezplatného proškolení svých klientů. Pro zlepšení současného stavu bych rovněž uvítal i lepší koordinaci pracovníků, kteří řeší přestupky se školiteli řidičů. Bylo by také dobré zamyslet se nad otázkou výhody, kterou mají např. referenti, kteří se pravidelných školení musí účastnit, avšak výdaje na školení jim platí jejich zaměstnavatel.

Otázka č. 5: Pane senátore, jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

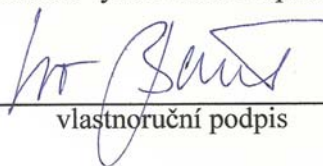
Opět zmíním pojišťovny. Ty by mohly proškoleným a bezúhonným řidičům snížit platbu za povinné ručení za vozidlo. Např. řidič, který by prokázal, že se pravidelně kaž-

dým třetím rokem podrobil následnému vzdělávání a současně nezavinil žádnou dopravní nehodu, pojišťovna by mohla snížit pojistné třeba o 5 %. Pojišťovny by v rámci takové aktivity mohly spolupracovat i se zaměstnavateli. Prakticky by to znamenalo, že zaměstnavatel by oslovil své zaměstnance a příslušná pojišťovna by mohla uhradit náklady na školení a úslou mzdu pro své klienty. Pro takovou situaci bych viděl i možnost legislativní úpravy. Samozřejmě, že každá strana by na takové aktivitě měla participovat. Na závěr bych rád řekl, že motivaci pro vzdělávání neprofesních řidičů považuji skutečně za důležitou. Jak jsem již naznačil, do takového projektu by se mohl zapojit stát, komerční pojišťovny a sami neprofesní řidiči.

Vážený pane senátore, děkuji Vám za poskytnutí rozhovoru.

Souhlasím se zápisem rozhovoru a současně souhlasím se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „**Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod**“. Autorkou výše uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.

Ing. Ivo Bárek



vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: **Bc. Jana Zikmundová**

INTERVIEW č. 2:

Záznam rozhovoru uskutečněného dne 16. 01. 2014 s Mgr. Karlem Bezděkovským



Funkce: Ministerský rada na specializaci autoškolství, profesní způsobilosti a agendy zkušebních komisařů
Zaměstnavatel: MINISTERSTVO DOPRAVY ČR
Praxe v oboru: 30 let

Otázka č. 1: Pane Bezděkovský, jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Bezpečnosti jako taková je nedostačující v každém případě, o bezpečnosti se hodně hovoří, hodně věcí se za ni schovává, hodně se pro ni dělá, ovšem prosazování veřejného zájmu v oblasti bezpečnosti silničního provozu, preventivních a výchovných opatření, o efektivním sankčně motivačním systému nemluvě, svědčí o tom, že tato oblast ještě stále nedisponuje potřebným zájmem, byť ovlivňuje život každého člověka.

Otázka č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

V prvé řadě mi vadí neukázněnost velkého množství řidičů. Dále také chybějící respekt před pravidly silničního provozu, což je aspekt, který přímo úměrně souvisí s dodržováním základních pravidel slušného chování.

Na první místo bych zařadil neukázněnost. Pokud člověk - řidič slušné chování považuje ve svém běžném životě za zcela přirozené, projevuje se v silničním provozu stejně, ohleduplně a ukázněně. Co je dalším problémem, je nepřipravenost nových mladých řidičů a v mnohých případech nekvalitně provedená zkouška z odborné způsobilosti nových řidičů. Závažný problém vidím i v tom, že mladí pojmají získání řidičského průkazu jako módní doplněk a do autoškoly nevstupují proto, aby získali vzdělání, ale proto, aby si pořídili tuto „ozdobu“.

Kompetentní orgány by proto měly na mladého žadatele působit tak, aby pochopil, že příprava v autoškole je cesta k získání oprávnění a získání řidičského oprávnění ke studiu dopravy na cestě celoživotním vzděláváním řidiče. Každý zkušený a dobrý řidič potvrdí, že se v průběhu své řidičské praxe učil celý život.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Ano, jednoznačně měli a senioři také. U seniorské skupiny neprofesních řidičů jsem s velkým potěšením zaznamenal, že senioři na rozdíl od mladších řidičů mají o vzdělávání z oblasti silničního provozu opravdový a značný zájem.

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Vzhledem k tomu, že se jedná o ČR, kde, co je dobrovolné, to lidé neabsolvují, tak jsem jednoznačně pro povinný systém v nějakém časovém intervalu. V rámci nepovinnosti

bych viděl kurz bezpečné inteligentní jízdy. Taková cesta mi připadá efektivní, zejména pokud řidiči vnímají, že výsledek takového kurzu jím může přinést nemalé úspory pohonných hmot. Člověk, který umí jezdit přemýšlivě, umí se i dívat „dopředu“, umí tzv. předvídat, a to je faktor, který velmi zvyšuje bezpečnost na silnicích. Velmi pozitivní efekt přináší například školení ekonomické jízdy. Jeho výstupem je právě inteligentní a přemýšlivá jízda, která řidiči přináší snížení provozních nákladů a přesto zvýšení průměrné rychlosti, pohodu při řízení s minimalizací stresových situací a schopnost užít si jízdu. Pro společnost a ostatním účastníkům silničního provozu je pak přínosem snížení dopravní nehodovosti a jejich dopadů, což se v konečném důsledku projeví zvýšením bezpečnosti silničního provozu.

Otázka č. 5: Pane Bezděkovský, jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

Efektivní sankčně motivační systém. Velmi silným motivátorem pro viníky dopravních nehod se mi jeví zavedení zákonné povinnosti podílet se na odškodnění obětí dopravních nehod. Viník by měl povinně nést odpovědnosti za své neukázněné chování takovým způsobem, aby si uvědomil nejen vznik a příčinu dopravní nehody, ale zejména všechny následné dopady, které rozhodně nekončí pomačkanými „plechy“ vozidel.

Vážený pane Bezděkovský, děkuji Vám za poskytnutí rozhovoru.

Souhlasím se zápisem rozhovoru a současně souhlasím se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „**Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod**“. Autorkou výše uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.

Mgr. Karel Bezděkovský

vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: **Bc. Jana Zikmundová**

INTERVIEW č. 3:

Záznam rozhovoru uskutečněného dne 10. 01. 2014 s Bc. Romanem Budským, BA (Hons)



Funkce: vedoucí SAMOSTATNÉHO ODDĚLENÍ BESIP
Zaměstnavatel: MINISTERSTVO DOPRAVY ČR
Praxe v oboru: 30 let

Otázka č. 1: Pane Budský, jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Nejsem úplně spokojen. Česká republika se v dopravní nehodovosti neustále řadí k těm horším státům. Co mě zvláště mrzí, že sice máme připravený nový systém řízení bezpečnosti silničního provozu, ale doposud nebyly učiněny kroky k tomu, aby se zvažovalo jeho zavedení do praxe. Přitom jsem přesvědčen, že by tento krok mohl výrazně zlepšit situaci v bezpečnosti silničního provozu.

Otázka č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Oblast bezpečnosti silničního provozu „BESIP“ je potřeba řídit marketingově. Bezpečnost silničního provozu je rozhodně produktem, který vyžaduje marketingové řízení. Bohužel v České republice dosud není dostatečná poptávka po tomto produktu, bezpečnost na silnicích je považována za vedlejší atribut, mrtví jsou považováni za přirozenou součást silničního provozu. Není dostatečná politická podpora. Dále bych zmínil mezilidské vztahy, které jsou hlavním problémem bezpečnosti silničního provozu. Platí, že dění na silnicích je věrným obrazem mezilidských vztahů. O problematiku bezpečnosti silničního provozu se lidé začnou starat, až se jich to začne skutečně týkat.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Zásadně ano. V naší soudobé společnosti se dnes musí vzdělávat každý, nicméně na dobrovolné fázi. Na druhou stranu nejsem zastáncem pořádání povinných kurzů. Osobní zájem řidičů na zlepšování situace v silničním provozu by měl být pro každého neprofesního řidiče samozřejmou motivací i potřebou. V této souvislosti zmíním i sankční stránku bezpečnosti silničního provozu. Jsem přesvědčen, že postihy za protiprávní jednání by měly být natolik účinné a represivní, aby se řidičům jednoduše nevyplatilo páchat příslušné delikty.

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Jak jsem uvedl výše, jsem jednoznačně pro nepovinný motivační systém.

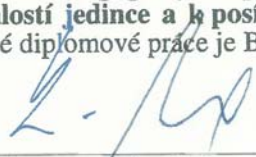
Otázka č. 5: Pane Budský, jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

Jednoznačně účinný sankční systém.

Vážený pane Budský, děkuji Vám za rozhovor.

Souhlasím se zápisem rozhovoru a současně souhlasím se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „**Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod**“. Autorkou výše uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.


Bc. Roman Budský, BA (Hons)


vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: **Bc. Jana Zikmundová**

INTERVIEW č. 4:

Záznam rozhovoru uskutečněného dne 18 12. 2013 s Miroslavem Cardou

	<p>Funkce: provozovatel autoškoly Zaměstnavatel: Miroslav Carda (osoba samostatně výdělečně činná) Praxe v oboru: 20 let</p>
---	--

Otázka č. 1: Pane Cardo, jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Bezpečnost provozu bych z pohledu veřejnosti viděl jako docela podceňovanou, protože lidé si moc neuvědomují, že provoz se neustále zvyšuje, houstne a neexistuje nějaká ucelenost v pokročilejším vzdělávání běžných uživatelů silničního provozu. Profesionální řidiči jsou na tom lépe, neboť se ze zákona podrobují povinnému školení, včetně přezkoušení. U těch neprofesních je situace daleko horší či nesrovnatelná. Dle mého názoru by bylo potřeba vytvořit systém dalšího vzdělávání řidičů v oblasti. Z pohledu mé profese chybí v dnešní uspěchané době větší míra tolerance ze strany držitelů řidičského oprávnění. V silničních situacích, kde my se musíme striktně držet dikce zákona, se tito hotoví řidiči takto nechovají. Vytvářejí pro naše žáky silně stresující situace, žáci nám sami říkají, že jim to vadí, vadí jim, že se okolní řidiči nechovají tak, jak by se měli chovat.

Řidiči, kteří již jsou držiteli řidičského oprávnění, totiž nedodržují někdy ani ty základní pravidla bezpečné a defenzivní jízdy.

Uvedu příklad, při výcviku na nás řidiči často troubí, jede-li žák autoškoly pomaleji, nebo se pomaleji rozjíždí, tlačí se na označené vozidlo, nenechávají si dostatečný odstup, někdy nás předjíždí v místech, kde je to zákonem zakázáno.

Otázka č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Za sebe bych řekl, že dnešní zrychlená doba zhoršila kvalitu současných řidičů. Někteří z uchazečů si na řidičský průkaz dělají automaticky nárok, aniž by vyvinuli přiměřené úsilí. Přejde mi, že dříve si lidé získaných zkušeností více považovali. Někteří uchazeči ze soudobé generace řidičů si výuku neváží z důvodu, že jim rodiče zcela samozřejmě platí výuku a je na nich vidět, že neznají hodnotu peněz a v této souvislosti neznají ani hodnotu získaných zkušeností, znalostí a dovedností. Z vlastní zkušenosti si troufám říci, že právě u takových jedinců chybí v budoucnu kvalita řízení.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Ano, rozhodně by se i dále vzdělávat měli, protože spousta profesí, která není přímo klasifikována jako profese řidiče, v určitém slova smyslu profesí řidiče je, neboť takový

člověk jezdí téměř každý den (např. obchodní zástupce, jednatelé společností). Právě takoví řidiči v konečném důsledku najezdí i mnohonásobně více než ti profesionální řidiči. Zejména u takové skupiny lidí bych viděl průběžné vzdělávání nanejvýš potřebné.

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Pro tuto skupinu bych upřednostnil povinný systém, protože vím, že nepovinná forma bude mít úskalí časové a finanční. Dle mého názoru „Co není povinné, jako by nebylo.“ V této souvislosti je potřeba mít na paměti i známé rčení podnikatelů „čas jsou peníze“.

Otázka č. 5: Jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

Člověk se kvalitním řidičem nenarodí. Pokud to někdo myslí opravdově, že chce být dobrým řidičem, prakticky ani žádnou další motivaci nepotřebuje. Podněty, rady, doporučení bere vážně a jsou pro něho tou nejlepší motivací a výukou zároveň. Ale protože všichni řidiči nejsou stejní, tak budou očekávat motivační prvky od státu „když někam půjdu, co za to dostanu?“ Každopádně bych z hlediska motivace očekával lepší koncepční práci v oblasti odpovědných orgánů. Myslím si, že finanční prostředky jsou na BESIP i uvolňovány, avšak výsledky v praxi vidět nejsou, jinými slovy řečeno, situace na cestách se neubírá tím lepším směrem. Teď se budu znovu opakovat, dnes je špatná doba a domnívám se, že nejsilnější a možná i jedinou motivací pro neprofesní řidiče bude, co z absolvování vzdělávání budou mít za výhody. Na závěrečné zamyšlení bych řekl, že by možná stálo za to zavést systém povinného školení ve vazbě na platnost řidičáku, tj. při povinné výměně by takový řidič musel absolvovat i povinné vzdělávání, školení.

Vážený pane Cardo, děkuji Vám za rozhovor.

Souhlasím se zápisem rozhovoru a současně souhlasím se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod“. Autorkou uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.

Miroslav Carda


vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: **Bc. Jana Zikmundová**

INTERVIEW č. 5 a 6:

Záznam rozhovorů uskutečněných dne 19. 12. 2013 s Martinem Kulíškem a Zdeňkem Lukáškem

Funkce:	Martin Kulíšek – velitel čety Zdeňk Lukášek – technik strojní služby
Zaměstnavatel:	Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje (Vyškov)
Praxe v oboru:	Martin Kulíšek – 12 let Zdeňk Lukášek – 22 let

Otázka č. 1 a 2: Jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese? Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Martin Kulíšek: Ze svého pohledu bych viděl určité zlepšení. Myslím si, že „fůra“ dnešních řidičů jezdí do zahraničí, kde sbírá kladné zkušenosti. Je velký rozdíl, zda při výjezdu jedeme po dálnici, kde auta jezdí v jednom směru, nebo jedeme po silnici, která je obousměrná. Zejména na obousměrné komunikaci se často stává, že řidiči, kteří se právě míjejí, zastaví vedle sebe a nám tak prakticky neumožní bezpečný průjezd. Ale pořád vidím zlepšení, hlavně v uhýbání na rychlostních komunikacích. Velký problém však pro nás představují zejména řidiči zahraničních nákladních vozidel.

Zdeňk Lukášek: Pro mě jsou problémem mladí řidiči a sváteční řidiči. Pokud starší řidič dobře neslyší a doma nechá naslouchátko nebo mladí si ve vozidle pustí rádio tak hlasitě, že rovněž neslyší, že jedeme k zásahu a houkáme. Bohužel při výjezdech se setkáváme i s tím, že řidiči jsou neohleduplní a neumožní nám plynulý průjezd, což určitě snižuje bezpečnost silničního provozu. Skutečně nebezpečné situace nastaly, pokud nám řidiči neumožnili plynulý průjezd křižovatkami.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Martin Kulíšek: Ze svého pohledu mohu říci, že nejvíce výjezdu na dálnici D1 a rychlostní komunikaci R46 máme k dopravním nehodám referentů, kteří řídí služební vozidlo.

Doplňující otázka: Pane Kulíšku, můžete upřesnit, koho za referenta považujete?

Referentem považuji řidiče „obchodáka“, ředitele firmy, živnostníka a další, kteří řídí služební vozidlo a tito školeni jsou. Otázka tedy je, v jaké kvalitě jsou právě takoví řidiči školeni nebo vzdělávání. Já si myslím, že pokud budeme chtít, aby se řidiči dále vzdělávali, tak je něco špatně v autoškolách.

Zdeňk Lukášek: Možnost ve vzdělávání bych viděl v kvalitnější a vyšší informovanosti řidičů o případných legislativních změnách v silničním provozu.

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnili povinný nebo nepovinný systém?

Martin Kulíšek: Nepovinný a motivační, ale myslím, si že v současné době na to není připravena strana, která by měla školit.

Pan Lukášek: Nemám k tomu, co bych dodal, kolega řekl vše.

Otázka č. 5: Jaké motivační prvky byste doporučovali k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat

Martin Kulíšek: V současné době všechny finanční prvky.

Zdeněk Lukášek: Slevy na pojišťovny, sleva na dani, zaměstnavatel.

Vážení pánové, děkuji Vám za rozhovor.

Souhlasíme se zápisem rozhovoru a současně souhlasíme se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod“. Autorkou uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.


Martin Kulíšek _____
vlastnoruční podpis

Zdeněk Lukášek _____
vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: **Bc. Jana Zikmundová**

INTERVIEW č. 7:

Záznam rozhovoru uskutečněného dne 17 12. 2013 s Miroslavem Margetiakem

	<p>Funkce: provozovatel autoškoly Zaměstnavatel: Miroslav Margetiak (osoba samostatně výdělečně činná) Praxe v oboru: 17 let</p>
---	--

Otázka č. 1: Pane Margetiaku, jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Myslím si, že každý provozovatel autoškoly, který je denně v silničním provozu, se průměrně jedenkrát týdně dostává do krizových situací. Ani ne tak vinou žáků, které si každý instruktor hlídá, ale je to dáno spíše vztahem ostatních řidičů k vozidlu, které je označeno nápisem AUTOŠKOLA. Velká spousta řidičů vůbec nerespektuje zvýšenou ohleduplnost a ukázněnost ve vztahu k jízdě autoškoly. Pro mnohé se stáváme brzdou provozu, protože my musíme jezdit výhradně podle pravidel silničního provozu a tím pádem nastávají situace, kdy nás ostatní řidiči předjíždějí v zákazech předjíždění, nenechávají si dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, troubí na nás apod. Díky tomu naši žáci musí čelit někdy i značnému stresu. Obecně bych řekl, že řidiči, kteří již jsou držiteli řidičského oprávnění, skutečně nejsou žádným vzorem pro budoucí chování žadatelů.

Otázka č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Osobně bych řidiče rozdělil do tří skupin, 75 % bych zařadil do skupiny normálních ukázněných řidičů, 20 % do skupiny řidičů arogantních, spěchajících a přeceňujících zcela své schopnosti a 5 % řidičů bych zařadil do skupiny, kteří již na silnicích nemají co dělat. Do této poslední skupiny patří např. „klouboučkáři“, to jsou řidiči, kteří na komunikaci vyjedou jednou, maximálně dvakrát za rok, dále jsou to senioři, kteří zcela přeceňují své zdravotní možnosti a schopnosti a vůbec neznají moderní pravidla provozu, neboť udělali „řidičák“ před mnoha lety. Pokud se právě takový typ řidiče dostane do dopravní špičky, stává se neřízenou střelou. Ve světě je běžné, že právě nemohoucím seniorům jsou poskytovány veškeré možné služby (doprava potravin do domu, doprava k lékaři atd.), a tím je riziko eliminováno.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat? Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

V každém případě by se neprofesní řidiči měli dále vzdělávat. Je otázkou, jakou formou a v jaké frekvenci. V žádném případě bych nesouhlasil s nějakým povinným způsobem. Ale situoval bych to školení staršími lidmi. Po zavedení bodového systému a zavedení dopravně psychologického vyšetření se vztah řidičů k bezpečnosti silničního provozu

změnil. Je to na ně bič. U starších lidí ve věkové kategorii 65 let, kteří se podrobují povinnému zdravotnímu přezkoušení, tam už bych viděl povinnost proškolení takové řidiče povinně ze zákona. Jsou to lidé, kteří už nejsou v pracovním procesu a ke školení se nedostanou. To samé bych viděl se zaměřením se na mládež. Na školách velmi citelně chybí povinná dopravní výchova, což pro budoucnost znamená velký potenciační problém. Děti jezdí na kolech a neznají elementární pravidla. Nepotkávám malé děti na kolech v doprovodu rodičů. Proč, protože rodiče nemají čas. Takový malý cyklista nepřemýšlí, vjede klidně na přechod i před těsně přijíždějící vozidlo. Cyklistu totiž nikdo neškolí, a přesto má ze zákona statut řidiče. V jiných státech existuje pravidlo, že pokud policista zastaví ke kontrole cyklistu, který řídil kolo pod vlivem alkoholických nápojů, odejme mu bez výjimky na určitou dobu jeho řidičský průkaz. Taková praxe tuším existuje v sousedním Polsku.

Otázka č. 5: Jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

Určitě bych nepříšňoval represí. Ke zlepšení současného stavu přispěla povinná výbava vozidel. Motivaci ze strany státu bych viděl v tom, aby každý věděl, že na rizikové, neukázněné, neohleduplné, agresivní řidiče, na tzv. „vybrždovače“ existuje opravdu účinný trest a samozřejmě i tvrdší. V tomto směru legislativa silně pokulhává. Já tvrdím, že problém se má řešit tam, kde je. Bohužel stále zůstává faktem, že naši řidiči patří statisticky pořad k těm nejhorším v EU. V jiných státech, jako je např. Rakousko, Německo, mají řidiči i naprosto jiný respekt k policii nebo ke státní správě. Naše státní správa by měla mít jiné a silnější postavení.

Pro názornost uvedu, jak účinně si umí např. s alkoholem poradit ve Spojených arabských emirátech. Ve své autoškolě jsem učil žáka, který pocházel právě odsud. Při našem rozhovoru mi řekl, že v Dubaji opilého řidiče zavrou na tři měsíce do vězení, okamžitě mu zabaví vozidlo na dobu 6 měsíců a nezjišťují, kdo je provozovatel a vlastník vozidla. Zabavené vozidlo umístí do pouště a po uplynutí doby zabavení si musí řidič příslušné vozidlo z písku převážně vyhrabat. Takto mají v Dubaji nastavena opravdu účinná pravidla. Bylo mi řečeno, že je tam obrovská síť dálnic, kde je ale na každém x-tém kilometru optický radar, na každé křižovatce mají umístěnu kameru. Nikdo tam neříká, že se to nesmí, protože ví, pokud jezdí ukázněně, je vše v pořádku.

Vážený pane Margetiaku, děkuji Vám za rozhovor.

Souhlasím se zápisem rozhovoru a současně souhlasím se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „**Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod**“. Autorkou uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.


Miroslav Margetiak


vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: **Bc. Jana Zikmundová**

INTERVIEW č. 8:

Záznam rozhovoru uskutečněného dne 20. 12. 2013 s MUDr. Jiřím Pokorným

	<p>Funkce: lékař Zaměstnavatel: Zdravotnická záchranná služba Jihomoravského kraje (Vyškov) Praxe v oboru: 25 let</p>
---	---

Otázka č. 1: Jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Jak už před mnoha lety řekli zdravotníci a další odborníci přes bezpečnost silniční dopravy, zdravotní následky dopravních nehod se rovnají "novodobému moru". Počty zemřelých a vážně poraněných s celoživotními zdravotními následky u lidí v produktivním věku se pohybují na špičce statistik zahrnujících všechna onemocnění. Pro záchrannou zdravotnickou službu lze současné dopravní nehody zařadit do nejobtížnější skupiny situací se zdravotním postižením osob. Je to dáno více faktory: jsou to tzv. vysokoenergetická poranění v důsledku vzniku nehody ve vysoké rychlosti, častá mnohočetná poranění u jediné osoby, většinou je zraněno více osob současně a tímto často překročeny možnosti optimálního ošetření při nedostatečném počtu profesionálních záchránců, poranění jsou často velmi různorodá a neobvyklého charakteru, s jejichž ošetřením ani "profíci" nemají zkušenosti. Častá je i obtížná dostupnost zraněných v terénu.

Máme omezené možnosti technické a i omezený počet personálu hasičského sboru atd. Obdobné značné provozní a odborné zatížení představují tato zranění na specializovaných traumatologických odděleních a centrech všech nemocnic.

Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu by se dle mého názoru mohlo udělat mnohem více a v podstatě bez větších ekonomických nákladů ze strany státu. Počínaje jinou taktikou postupu policie, lepšími zákony - např. o bezpečnostní výbavě chodců a cyklistů, razantnějším postihem "pirátů" a dokonalejším a efektivním vzděláním účastníků konče.

Otázka č. 2: Jaké jsou vaše názory a postoje k současným řidičům?

Chování a jednání řidičů odpovídá aktuální situaci ve společnosti. Jsou to spojené nádoby.

Nemám žádný nápad, jak zabránit mnoha dopravním excesům způsobeným rozmáhajícím se bezohledným jednáním osob zřejmě psychopatického charakteru. Asi otázka pro schopné tvůrčí odborníky.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Neprofesní řidiči by se dle mého měli dále vzdělávat způsobem, který je nutno promyslet.

System BESIP je určité vhodný, ale intenzita v médiích je nízká. Myslím si, že by veřejnoprávní média mohla být využita v nepoměrně větším rozsahu. Rovněž autoškoly jsou určité v tomto silně nevytížené instituce.

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesionálních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Upřednostnil bych povinný systém - ovšem odstupňovaný. Více by měli být zatíženi viníci nehod anebo vážných přestupků. Pro otázky 2 - 5 bych se hojně zaměřil na systémy ve vyspělých automobilových státech, neboť převážná část problémů je tam již s úspěchem řešena. V našem státě velmi často vymýšlíme to, co jinde už dávno vymysleli. Uvedu příklad z praxe: Jeden náš vědec byl na návštěvě v Jižní Koreji. Jak se vyjádřil po svém návratu, je zde velmi nízká nehodovost. Jedna jediná nehoda se totiž ve sdělovacích prostředcích probírá denodenně celý týden. Dále tam funguje např. to, že „Řidič jedoucí po hlavní silnici zcela automaticky na každé křižovatce zpomaluje a bedlivě sleduje, zda mu někdo nevjíždí do cesty.“

Z hlediska své profese bych rozhodně přivítal, pokud by média častěji prezentovala národné situace, jak se má řidič chovat při průjezdu vozidel integrovaného systému.

Pokud se týká výběru řidičů vozidel záchranné služby jsem názoru, že by jednoznačně na tuto práci měli být vybíráni vhodní adepti, neboť lidský činitel pro výkon této profese představuje velmi důležitým faktor.

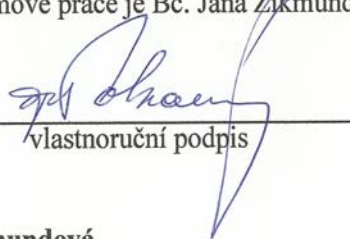
Otázka č. 5: Jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

Taktiku bych zvolil opačnou. Silný propagační tlak ze strany státu. Jak namotivovat řidiče k dobrovolnému vzdělávání nejsem schopen vymyslet.

Vážený pane doktore, děkuji Vám za rozhovor.

Souhlasím se zápisem rozhovoru a současně souhlasím se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod“. Autorkou uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.

MUDr. Jiří Pokorný



vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: Bc. Jana Zikmundová

INTERVIEW č. 9:

Záznam rozhovoru uskutečněného dne 16. 12. 2013 s Josefem Pořízkem



Funkce: starosta obce a zkušební komisař
Zaměstnavatel: Obec Ježkovice a Městský úřad Vyškov
Praxe v oboru: starosta obce 12 let 13 let

Otázka č. 1: Pane starosto, jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Nelze slučovat profesi starosty a komisaře. Přesto mnohé věci vnímám stejně. V současné době vidím problém jednak v hustotě silničního provozu, dále dimenze komunikací neodpovídá počtu vozidel, na některých úsecích nejsou schopny nárůst dopravy pohltit a do jejich celkově nedobrého technického stavu se promítá nedostatek financí na opravu komunikací. I tento stav ovlivňuje bezpečnost silničního provozu. Jako problémovou oblast vnímám vzdělanost našich řidičů, ať už amatérů nebo profesionálů. I když je pravdou, že profesionálním řidičům zákon ukládá povinnost dalšího vzdělávání. U těch ostatních, ať jsou to referenti anebo jakýkoliv druh řidičů amatérů, je oblast vzdělávání zanedbána. Myslím si, že do budoucna by bylo vhodné spojit populární formu vzdělávání za minimální poplatek a pro všechny řidiče. Vývojový proces v dopravě přinesl mnohé změny, avšak velká skupina řidičů získala své teoretické znalosti z původních a dnes již neplatících právních předpisů. Tato okolnost rovněž ke zlepšení bezpečnosti nepřispívá.

Dále bych navázal na absenci dostatečných praktických zkušeností, což u začínajících řidičů představuje značné riziko. Jedná se především o adepty, kteří jsou u zkoušek sice technicky zdatní, ale po získání řidičského oprávnění u nich dochází k silnému podceňování praktických zkušeností, kterým je ale autoškola z důvodu omezené časové kapacity nemohla naučit. Tito řidiči si nepřipouštějí, že tyto cenné zkušenosti mohou získat jen praxí a vysokým počtem najetých kilometrů. Dále mladí řidiči podceňují riziko jednak alkoholu za volantem a v poslední době tento fenomén překonávají jiné návykové látky, obecněji řečeno drogy. U řidičů, kteří se řízením motorového vozidla živí, vidím značný problém v nátlaku firem, který vede až k porušování sociálních podmínek. Nátlak tak eliminuje výchovný efekt a žene řidiče k neodpovědnosti, neukázněnosti a chybám. Dokonce bych řekl, že řidiči starší věkové kategorie, kteří celá léta své kariéry byli zcela bezúhonní, se po agresivním nátlaku svých zaměstnavatelů začali podílet na zvýšení dopravní nehodovosti.

Otázka č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Myslím si, že řidiči nejsou horší, než byli řidiči před dvaceti lety. Ovšem velkou měrou vzrostla agresivita, nervozita, chaos a to jsou faktory, které se významně podílí na zhoršení situace v silniční dopravě. U mladších řidičů se projevuje nedostatek zkušeností,

což zejména ve spojení s možností snadného získání silného vozidla, které se většinou nachází ve velmi špatném technickém stavu, představuje neřízenou střelu. Vadí mi, že silná vozidla i motocykly ovládají hodně nezkušení řidiči. Do budoucna bude rozhodně důležité, aby státní aparát u možných problémových řidičů bezpodmínečně posuzoval jejich psychickou schopnost už před vydáním řidičského průkazu. Na možný závadný stav by měli ihned upozornit sami praktičtí lékaři ve svém posudku o zdravotní způsobilosti. Nelze totiž ani při časově ohraničené výuce a následně ani při zkoušce stanovit, že technicky zdatný uchazeč nebude v budoucnu umět zvládat stresové a obzvláště zátěžové situace. Ještě bych se zmínil o tom, že občas jezdívám autobusem a udivuje mě, že na některých linkách jezdí stále řidiči, kteří i když mají dobrý zdravotní stav, jsou již v seniorském věku.

kterým i když to zdravotní stav jakžtakž umožňuje, jejich věk je již věkem seniorů.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Jak už jsem uvedl, určitě ano, je jen třeba zvolit vhodnou formu a hlavně umožnit, aby cena kurzu, školení, výuky nebyla pro sociálně slabší skupiny neprofesních řidičů zcela likvidační.

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Myslím si, že v ČR bohužel nepovinný systém v určitých oblastech nefunguje. Za dobrý úspěch považuji to, že se mi daří ve vlastní obci uskutečňovat nepovinná školení řidičů, kterých se účastní jak řidiči profesionálové, tak velké množství řidičů seniorů. Z toho mám radost. Bohužel takřka nikdy na školení nepřišla generace řidičů ve věkové kategorii do 25 let. Z jejich přístupu je patrné, že po absolvování autoškoly nabyli přesvědčení, že si s nabytými vědomostmi a zkušenostmi vystačí po celý život. Dále také střední věková hranice řidičů navštěvuje toto nepovinné školení opravdu jen zřídka.

Doplňující otázka: Pane starosto, co je myšleno střední věkovou hranicí?

Do této hranice bych zařadil řidiče ve věku od 30 do 50 roků. Ve výše uvedeném je zároveň odpověď na volbu formy školení neprofesionálních řidičů.

Otázka č. 5: Pane starosto, jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat

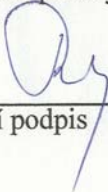
To je velmi složitá věc. Mne samotného by motivovala forma podání školení, výklad ze strany odborníka, který opravdu problematiku BESIPU zná jak z hlediska praktického, tak teoretického. Školení bych preferoval ve formě besedy, aby se účastníci mohli aktivně zapojovat do probírané problematiky. Ze strany komerčních pojišťoven by rovněž bylo velmi dobré, pokud by podpořily další vzdělávání neprofesních řidičů. Co si budeme povídat, ve finále by se pojišťovny určitě dočkaly velkých úspor. Situaci bych viděl takto, pokud by lidé absolvovali školení, od svých pojišťoven by mohli dostávat bonus ve formě zaplacení školení nebo snížení sazby za povinné ručení.

V závěru našeho rozhovoru bych rád uvedl, že děkuji za pozvání k rozhovoru. Za sebe mohu říci, že za svůj profesní život jsem velmi rád, že mne oslovil někdo s problematikou, která má opravdu smysl.

Vážený pane starosto, děkuji Vám za rozhovor.

Souhlasím se zápisem rozhovoru a současně souhlasím se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „**Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod**“. Autorkou uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.

Josef Pořízek



vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: **Bc. Jana Zikmundová**

INTERVIEW č. 10:

**Přepis interview poskytnutého doc. Ing. Miroslavem Tesařem, CSc.
rozhovor byl proveden prostřednictvím e-mailu zasláného dne 19. 12. 2013**

Funkce: vedoucí katedry dopravních prostředků a diagnostiky
Zaměstnavatel: Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, Studentská 95,
53210 Pardubice, telefon: 466036235

Otázka č. 1: Jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Protože otázky bezpečnosti silničního provozu jsou náplní výuky studentů oboru dopravní prostředky - silniční vozidla, vnímám bezpečnost jako nedílnou součást celého systému provozu na silnicích. Zabývám se touto oblastí hlavně z pohledu vlastních vozidel, jejich technického řešení a stavu. Neoddělitelný není ani vliv řidiče včetně podmínek, které na něho působí. To vše dohromady tvoří ucelený systém: vozidlo – prostředí – řidič, kde na sebe všechny složky vzájemně působí. Obecně se postoj k bezpečnosti chápal nejprve ve vztahu k technickému stavu vozidla. Výsledkem bylo zdokonalování pasivní a aktivní bezpečnosti vozidel. Potom se pozornost přesunula na řidiče. Panoval názor, že za vše může řidič. V poslední době se začíná uplatňovat postoj, že velmi důležitou roli hraje technicko-bezpečnostní stav komunikace. Řada nevhodně uspořádaných dopravních staveb vytváří předpoklady pro vznik krizové situace, která může (např. při horších zkušenostech řidiče, nebo vinou sníženého technického stavu vozidla, nebo souhrou jiných faktorů) přejít až do vzniku dopravní nehody. Pokud by ale stav dopravní stavby vznik krizového stavu nevyvolal, k nehodě by nedošlo.

Otázka č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Řidiče bych rozdělil do tří skupin. První skupinu tvoří běžný řidič, ať už amatér nebo profesionál, který využívá vozidlo pro svoji potřebu, nebo jako pracovní nástroj, snaží se dodržovat předpisy, chápe jejich nezbytnost k dosažení přijatelné bezpečnosti na silnicích. Má zkušenosti odpovídající délce praxe. Z tohoto pohledu se snaží být ohleduplný i k ostatním účastníkům silničního provozu.

Druhou skupinu tvoří řidiči, kteří vozidlo používají málo, nebo jen příležitostně. Mají malé zkušenosti, někdy ani neví o změnách v předpisech. Jezdí zpravidla velmi opatrně až „submisivně“ (dávají přednost i tam, kde ji sami mají). Způsobem jízdy mohou vyvolat i krizovou situaci.

Třetí skupina zahrnuje řidiče, kteří si o sobě myslí, že jsou nejlepší, dokazují si to razantním a agresivním způsobem jízdy. Jejich skutečné „řidičské umění“ je často nahrazováno pouze parametry výkonného automobilu. Jakýkoliv problém v provozu okamžitě připisují všem ostatním.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Ano, všichni řidiči by se měli dále vzdělávat hlavně v souvislosti s jakoukoliv změnou v pravidlech provozu. Ale i v návaznosti na stále složitější provoz, vznik nových, někdy i dost složitých a nepřehledných mimoúrovňových křížení, nájezdů na rychlostní komunikace atd. Zejména pro řidiče druhé skupiny by to mělo být možná i povinné (ale to je diskutabilní, jak je identifikovat). Jinak by další vzdělávání mělo být nabízeno jako jiné formy celoživotního vzdělávání. Více propagováno a nabízeno ve více formách a v různých úrovních a rozsahu, aby si každý mohl vybrat podle svých schopností a možností.

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Obecně určitě nepovinný, protože nelze nikoho nutit znova „obhajovat“ to, co jednou získal. To by bylo jako po X letech povinně dělat znovu maturitu, nebo obhajovat diplom.

Něco jiného by bylo povinné vzdělávání řidičů třetí skupiny. Myslím, že něco takového existuje po odebrání řidičského průkazu. Ale mělo by to být velmi přísné, náročné a i drahé. Samozřejmostí by mělo být psychologické vyšetření (jako pro zbrojní průkaz). Pokud by se někdo dostal do této situace opakovaně, mělo by následovat zákaz řízení navždy.

Otázka č. 5: Jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

Každé další vzdělávání vyznačit v dokladech (ŘP=řidičský průkaz). Návaznost na bodový systém, ale ne jen po „vybodování“. Zvýhodnění pro povinné pojištění vozidel.

Poznámka:

Rozhovor byl proveden korespondenčně.

INTERVIEW č. 11:

Záznam rozhovoru uskutečněného dne 5. 12. 2013 s npor. Ing. Dušanem Tichopádem



Funkce: Vedoucí dálničního oddělení Ivanovice na Hané
Zaměstnavatel: Policie České republiky
Praxe v oboru: 31 let

Otázka č. 1: Jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Silniční provoz obecně považuji za živelnou situaci podobající se tekoucí vodě, která si hledá cestu nejmenšího odporu a přitom strhává vše s sebou. Tak nějak posuzuji i současný silniční provoz, jelikož v mnoha situacích se proud vozidel, ovládaný však lidmi – řidiči, chová obdobně. Samotnou situaci na úseku bezpečnosti silničního provozu vnímám již několik let jako negativní. Mám na mysli počet dopravních nehod jako celku, tedy nejen počet policejně evidovaných nehod, ale i těch, které policie nešetří z důvodu, že je řidiči nemusí ze zákona hlásit policii. A těch není málo. Každá dopravní nehoda má své následky, a to jednak na životě a zdraví lidí, tak i na škodách na majetku. Proto by mělo být v zájmu nás všech dosáhnout takového stavu, aby dopravních nehod bylo skutečně co nejméně a pokud k nim již dojde, tak aby jejich příčiny vzniku byly z tzv. oblasti nepředvídatelnosti a neovlivnitelnosti, jako je například nenadálá a nepředvídatelná změna klimatických podmínek, provoz za situace živelné pohromy, náhlá zdravotní indispozice apod. Bohužel, je to asi mé nesplnitelné přání, ale toto by mělo být motto každého, kdo se jakýmkoliv způsobem podílí na silničním provozu. Často jsem se ve své profesi setkával a dodnes setkávám se situacemi, a to i jako řidič soukromého vozidla, že vznikají v provozu zcela zbytečné nebezpečné situace, a to z různých příčin. Jedná se především o neustálý spěch, nepřiměřenou rychlost v dané situaci, nutnost být někde rychleji než ten druhý, nesoustředěnost, podceňování různých složitých dopravních situací, víra v tzv. absolutní bezpečnost svého vozidla díky různým moderním aktivním i pasivním bezpečnostním prvkům, a tak bych mohl pokračovat ještě dlouho. To vše se podepisuje na špatné situaci bezpečnosti silničního provozu, kterou, jak jsem již uvedl, vnímám za nedobrou a kde je určitě velký prostor pro její zlepšení. Musí se však zlepšit situace v mnoha oblastech podílejících se na silničním provozu. Není to totiž vždy „jen“ řidič, který „za vše může“ a který musí vše stoprocentně a za všech okolností bezchybně zvládnout. Je to samozřejmě i vliv dalších činitelů, jako je stavebně technický stav komunikací, jejich včasná a správná údržba, správnost, jednoduchost a čitelnost dopravního značení, zjednodušení orientace řidičů v prostředí, např. odstraněním reklamních poutačů, a správné nasvětlení nebezpečných míst, ale také masivnější provádění kvalitních a cílených preventivních akcí cestou sdělovacích prostředků apod.

Otázka č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Během své dlouholeté praxe jsem dospěl k názoru, že postupně celkově upadá úroveň řidičů bez ohledu věku. Netýká se to samozřejmě všech, jelikož je spousta kvalitních a ohleduplných řidičů. Přesto však mám dojem, že se i ti dříve kvalitní a bezkonfliktní řidiči v nejednom případě dali ovlivnit celkovou celospolečenskou situací, jak někteří říkají tzv. „blbou náladou“, a tuto přenesli do svého chování v provozu. Někteří řidiči

chtějí jeden druhému dokázat, že jsou lepší než ten druhý, že jejich vozidlo má lepší zrychlení, že jen oni jsou skvělými řidiči a vše znají a nikdo je nebude poučovat, avšak jinému poradit musí, jelikož ten druhý má jistě mezery ve znalostech, jak se chovat v provozu, ostatní že mají dodržovat předpisy, a proto jim nedovolí předjet je, když přece jedou max. povolenou rychlostí a pokud náhodou udělají chybu, tak je to výjimečná situace. To vše je běžným prvkem v silničním provozu. Opakují však, že ne u všech, že většina z nich je slušná a ohleduplná, ale ten menší počet dokáže v nejednom případě, bohužel, ostatní strhnout a vyvolat v nich obdobné jednání. To pak s sebou nese nedodržování zákonných norem, jejichž důsledkem jsou nehodové situace, případně již samotné dopravní nehody.

Samostatnou kapitolou jsou však řidiči se žádnou, případně malou praxí v řízení. Mezi nimi se najdou takoví, kteří se domnívají, že po absolvování autoškoly se stali hotovými plně hodnotnými řidiči, kteří jsou zcela připraveni zvládat bravurně všechny situace v provozu, zákony jsou od toho, aby se obcházely a že nic není tak vážné, jak jim bylo vysvětlováno. Přece otázka alkoholu a drog je zbytečně zveličována, oni sami přece vědí, co mohou, a jak na ně tyto látky působí. Při kontrolách policistům odborně vysvětlují, že zimní pneumatiky je zbytečnost a jestli se připoutají, nebo ne, tak je to jejich věc. Oni dobře vědí, že právní normy to nařizují, ale nejsou ochotni si připustit jejich plné dodržování. Řidiči s malou praxí, kteří mají negativní vliv na silniční provoz, jsou i ti, kteří sice vlastní dlouhodobě řidičské oprávnění, ale neměli možnost získat dostatečnou praxi, a to z mnoha důvodů, jako je vlastnictví vozidla, časté řízení vozidla druhým partnerem, nedobrou ekonomickou situací, omezení jízd s přibývajícím věkem atd. U těchto řidičů se samozřejmě projevuje nedostatečná praxe v řízení a s tím spojená špatná orientace v provozu, včetně zpomalených reakcí.

Pak je zde ještě skupina řidičů „profesionálů“, o kterých lze většinou říci, že mají dostatečné odborné znalosti a mnohdy i dostatečnou praxi, jenže nejsou mnohdy ochotni přistoupit na podmínky dodržování zákonných norem, ale i norem běžné lidské ohleduplnosti a řidičské slušnosti. Jsem přesvědčen, že způsob jejich jednání a chování mnohdy vyplývá z obrovského tlaku zaměstnavatelů na rychlost a kvantitu přepravy za jakoukoliv cenu. A s tím se ne každý dokáže správně vypořádat.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Domnívám se, že každá profese nebo oblast lidské činnosti si vyžaduje další rozvoj a vzdělávání. Znáám spoustu řidičů, kteří prošli autoškolou před mnoha lety vykonáním zkoušky ze znalostí předpisů, techniky jízdy a vozidla, a od té doby se o změny v právních předpisech, ale i v oblasti techniky jízdy, vůbec již nezajímali. Pokud se takový řidič naučil předpisy např. před dvaceti lety, tak od té doby došlo nejen k celkovým změnám právních norem, ale i k mnoha jejich novelám. Vždyť jen současný zákon o provozu na pozemních komunikacích doznal od svého vzniku více jak čtyřicet změn a doplňků. Některé z nich sice byly prezentovány v různých sdělovacích prostředcích, ale taky různě a ne vždy odborně. Všichni jistě mají ještě v paměti „odborné“ vysvětlení sdělovacích prostředků o přednosti chodců na přechodech pro chodce, jako tzv. „absolutní přednost chodců“, což mělo za následek i navýšení počtu dopravních nehod vlivem srážky motorového vozidla s chodci právě na přechodech pro chodce. Proto jsem přesvědčen, že by mělo být vhodnou formou zavedeno další průběžné odborné vzdělávání neprofesních řidičů, aby se již dále nesnižovalo, ale podstatně zvýšilo právní vědomí neprofesních řidičů.

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Tato otázka je spíše pro dopravní psychology. Já sám se přikláním k povinnému systému vzdělávání, ale v minulosti jsem se již několikrát přesvědčil, že ne vždy to povinné

je správné. Jako příklad uvedu několik let platnou zákonnou povinnost u cyklistů mladších 18 let použít za jízdy ochrannou přilbu, přesto se tak v mnoha případech neděje. A to se jedná o tu nejzranitelnější skupinu řidičů a přesto se setkáváme se situací, kdy dítě, nebo některý z mladistvých, přilbu za jízdy nemá. Rodič zde prostě nezasáhne, i když je to povinné. Na druhé straně však, a to bez povinnosti, již dnes mnoho dospělých cyklistů má během jízdy na kole přilbu na hlavě připevněnou. Zde pravděpodobně cíleně zapůsobila prevence a přesvědčování výrobců přileb ve spolupráci s dalšími orgány a organizacemi, podílejícími se na bezpečnosti silničního provozu. Obdobný příklad lze uvést i u používání přileb při rekreačním sjezdovém lyžování. Zde také nikdo nestanovil striktně jejich používání, přesto je tento bezpečnostní prvek masivně používán.

Tyto příklady uvádím proto, že nejsem zcela přesvědčen, že zavedení povinného dalšího systému vzdělávání by bylo tou nejsprávnější cestou, která by vedla k vytýčenému cíli. Není cílem předkládat při silničních kontrolách další a další různé dokumenty o absolvování kdejakých kurzů, ale dosáhnout alespoň udržení určité kvality znalostí v oblasti silničního provozu.

Otázka č. 5: Jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

V návaznosti na již uvedené se domnívám, že zde je pole neorané právě pro psychology, prodejce vozidel, pojišťovny apod.. Jak již historie ukázala, člověka stále více a více motivuje ke zvýšení jeho aktivity otázka finanční. Dovedu si představit, že prodejce vozidla dá kupujícímu nějakou slevu, pokud mu prokáže, že si průběžně udržuje své znalosti v oblasti silničního provozu na potřebné úrovni. Stejně tak pojišťovna při uzavírání pojistných smluv na havarijní či povinné pojištění k tomuto může přihlídnout. Jistě lze neprofesní řidiče motivovat mnoha různými způsoby, ale ani jeden, bohužel, nezaručí jejich plošnou záruku kvality. Také neočekávám, že by se vymyslel nějaký způsob, který bude hned motoristickou veřejností kladně přijat, ale cílenými a dlouhodobými preventivními akcemi zaměřenými právě na neprofesní řidiče by to svůj cíl mohlo splnit.

Víte, dnes se raději řidiči vzájemně informují přes různá rádia o přítomnosti policejní hlídky na silnici, která provádí kontrolu řidičů, zda nejsou ovlivněni alkoholem nebo nějakou jinou návykovou látkou, s cílem tyto řidiče z provozu vyřadit a ochránit tak možná právě ty, kteří takovou informaci řidiči ovlivněného např. alkoholem dali, než aby se touto formou vzájemně upozorňovali na negativní jevy v provozu, které si vytvářejí navzájem. Jako příklad chci uvést upozornění na zapnutí zadních mlhových světel v konkrétním místě za podmínek, kdy je to nařízeno, předání informace o hustotě provozu apod.

Vážený pane inženýre, děkuji Vám za rozhovor.

Souhlasím se zápisem rozhovoru a současně souhlasím se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod“. Autorkou uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.


npor. Ing. Dušan Tichopád

upor. Ing. Tichopád
vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: **Bc. Jana Zikmundová**

INTERVIEW č. 12:

Záznam rozhovoru uskutečněného dne 5. 12. 2013 s Ing. Josefem Zikmundem

	<p>Funkce: Vedoucí zkušebny vozidel Zaměstnavatel: Vojenský technický ústav, s. p. Praha Praxe v oboru: 28 let</p>
---	--

Otázka č. 1: Jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Dlouhodobě pracuji ve zkušebnictví motorových vozidel a denně se setkávám s rizikovými a nebezpečnými zkouškami při jízdě s různými vozidly. Každodenně jsem v silničním provozu a v rámci zkušebnictví se pohybuji zejména v kritických situacích, které jsou právě těmito zkouškami simulovány. Jako příklad uvádím vyhýbací manévr, je to zkouška při vysokých rychlostech, kde hrozí velké nebezpečí smyku a převrácení vozidla. Víím, že k tomu jsou potřebné zkušenosti a najetí mnoha a mnoha kilometrů. Tím chci říci, že praxe a „vyježděnost“ řidičů je jedním z nejdůležitějších faktorů. Myslím si, že každý začínající řidič, kterému chybí praxe, je pro bezpečnost silničního provozu velkým rizikem, stejně tak jako řidiči, kteří mají ujeto jen málo km, nebo jezdí svátečně. Tato skupina řidičů je mnohdy větší hrozbou, než řidič s velkou zkušeností, který třeba i nedodrží předpisy, např. nejvyšší povolenou rychlost. V současném silničním provozu se cítím částečně bezpečně, uvědomuji si, že jeho hustota se neustále zvyšuje, zvyšují se rychlosti, na silnicích se objevují dražší a výkonnější vozidla, na silnicích dramaticky vzrostl počet nákladních vozidel. Zejména u nákladních vozidel bych chtěl zdůraznit, že je čím dál častěji řídí mladí a nezkušení řidiči.

Otázka č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Můj názor je velmi skeptický, co se týče vyzrálosti, zkušenosti, slušnosti a ohleduplnosti. Stejně tak se domnívám, že u řidičů vymizela starostlivost a péče o údržbu vozidla. Toto téměř vymizelo díky nabídkám servisů na servisní prohlídky, oproti dřívějším dobám, kdy řidič se spoléhal sám na sebe a údržbu si prováděl svépomocí. Dnes je řidič moderního vozidla téměř odkázán na služby servisu a zdánlivě se údržby téměř nezúčastňuje. To je v konečném důsledku špatný jev, protože většina řidičů se spoléhá pouze na servisování a údržbu podceňuje a neprovádí. Tím se vytrácí i řidičská hrdost, zkušenost a odbornost a odbourává se technický vztah k vozidlu.

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Jednoznačně odpovím, že ANO, avšak ne direktivními metodami. Mám bohaté zkušenosti z každoročního školení profesních řidičů a myslím si, že tento direktivní systém

nelze aplikovat u ostatních řidičů. Daly by se využít pouze některé prvky tohoto „školení“, a to takové, které jsou motivační, praktické, vizuální apod. a přináší školeným určitý zážitek, který si odnáší pro svoji další praxi. Další vzdělávání neprofesních řidičů musí být na dobrovolných principech a musí poskytnout takovou úroveň, pro kterou se řidičům vyplatí věnovat vzdělávání svůj čas, ale i peníze.

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Jak jsem již odpověděl v předchozí otázce, dávám přednost nepovinnému systému dalšího možného vzdělávání u neprofesních řidičů. Přesto by bylo vhodné určité zapojení státních složek tak, aby tento nepovinný systém vzdělávání byl skutečným promyšleným systémem a ne chaotickou kampaní. Důležité je, aby tento systém doplňoval hlavní národní i evropské aktivity směrem ke zlepšování bezpečnosti provozu na silnicích. Celostátní systémy v tomto duchu musí být zaváděny s trochou nadsázky výchovou řidičů od mateřské školky až po aktivní důchod.


Otázka č. 5: Jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

Motivační prvky v tomto smyslu by měly mít oporu v legislativě. Legislativní podpora státu směrem k dobrovolným, motivačním a zážitkovým kurzům neprofesních řidičů, za pomoci neziskových organizací nebo neziskových sdružení a za současné koordinace Ministerstva dopravy ČR, BESIPu a Centra dopravního výzkumu, v. v. i. může aktivovat řidiče k sebevzdělávání. Systém musí být takový, aby lákal řidiče svou profesionální úrovní a bonusovými prvky. Jednou z cest je finanční zapojení pojišťoven do systému vzdělávání. Je jen logické, že právě pojišťovny by měly mít zájem na poklesu nehodovosti, který současně povede i ke snížení počtu vyplácených pojistných událostí. Dalším bonusovým prvkem může být odepisování trestných bodů, samozřejmě za přesně definovaných podmínek.

Vážený pane inženýre, děkuji Vám za rozhovor.

Souhlasím se zápisem rozhovoru a současně souhlasím se zveřejněním jeho obsahu v diplomové práci na téma „**Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod**“. Autorkou výše uvedené diplomové práce je Bc. Jana Zikmundová.

Ing. Josef Zikmund


vlastnoruční podpis

Rozhovor zapsala: **Bc. Jana Zikmundová**

Příloha G – Žádost o výpis a výpis z registru řidičů

ŽÁDOST O VÝPIS A VÝPIS Z REGISTRU ŘIDIČŮ

MĚSTSKÝ ÚŘAD VYŠKOV
ODBOR DOPRAVY
REGISTR ŘIDIČŮ
MASARYKOVO NÁMĚSTÍ 108/1
682 01 VYŠKOV

MĚSTSKÝ ÚŘAD VYŠKOV	Čís. dopor.:
Dobře dne: 29 -11- 2013	Zpracovatel:
Č. j.	Úkl. znak:
Příloha:	


Ve Vyškově dne 29. 11. 2013

Žádost o výdej dat z evidence řidičů Vyškov

Pro účely zpracování mé diplomové práce na téma „Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod“, Vás žádám o poskytnutí níže specifikovaných dat:

- Celkový počet řidičů evidovaných v období 1. 9. 2013 až 28. 11. 2013, kteří jsou občany ČR, mají trvalý pobyt v územním obvodu obce s rozšířenou působností Vyškov (dále též jen ÚO ORPV) a současně nejsou držiteli průkazu profesní způsobilosti řidiče.
- Celkový počet řidičů/mužů evidovaných v období 1. 9. 2013 až 28. 11. 2013, kteří jsou občany ČR, mají trvalý pobyt v ÚO ORPV a současně nejsou držiteli průkazu profesní způsobilosti řidiče.
- Celkový počet řidiček/žen evidovaných v období 1. 9. 2013 až 28. 11. 2013, které jsou občankami ČR, mají trvalý pobyt v ÚO ORPV a současně nejsou držitelkami průkazu profesní způsobilosti řidiče.

Za poskytnutá data, která budou využita výhradně pro účely mé diplomové práce, Vám předem velmi děkuji.


Bc. Jana Zikmundová
narozena: 23. 11. 1961
trvale bytem: Jabloňová 255/5. 682 01 Vyškov
mobilní telefon: 605 931 680
e-mail: janulka.zikmundova@seznam.cz

VÁŠ DOPIS ZN:
ZE DNE:
NAŠE ZN: MV RŘ/2013 OD
ČÍSLO JEDNACÍ: MV RŘ/2013/BUR

Bc. Jana Zikmundová
nar. 23. 11. 1961
Jabloňova 255/5
682 01 Vyškov

VYŘIZUJE: Burianová
TEL: 517 301 434
E-MAIL: J.Burianova-dop@meuvyskov.cz

DATUM: 29. 11. 2013

Poskytnutí požadovaných informací

Na podkladě Vaší žádosti sdělujeme tyto informace: V období **1. 9. 2013 až 28. 11. 2013** Městský úřad Vyškov, odbor dopravy evidoval v registru řidičů tyto níže uvedené počty:

Celkový počet neprofesních řidičů	20 939 osob
Z tohoto celkového počtu neprofesních řidičů představuje:	
Celkový počet neprofesních řidičů mužů	11 138 osob
Celkový počet neprofesních řidiček žen	9 801 osob

Uváděné sumy se týkají řidičů, kteří jsou občany ČR, mají trvalý pobyt v územním obvodu obce s rozšířenou působností Vyškov a současně nejsou držiteli průkazu profesní způsobilosti řidiče (tzv. neprofesní řidiči).

Jitka Burianová
referentka odboru dopravy

Městský úřad Vyškov
odbor dopravy

5

Příloha H – Vzor žádosti o interview

VZOR ŽÁDOSTI O INTERVIEW

Vážený pane xxxxxx,

jmenuji se Jana Zikmundová, jsem absolventkou magisterského kombinovaného studia andragogiky a v současné době pracuji na Městském úřadu Vyškov, odboru dopravy, kde se zabývám řešením dopravních přestupků. Pro účely zpracování mé diplomové práce na téma „**Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod**“, bych s Vámi v rámci kvalitativního průzkumu velmi ráda spolupracovala a požádala Vás současně touto cestou o poskytnutí rozhovoru, při kterém bych Vám položila tyto následující otázky:

Otázka č. 1: Jak vnímáte bezpečnost současného silničního provozu z pohledu Vaší profese?

Otázka č. 2: Jaké jsou Vaše názory a postoje k současným řidičům?

Otázka č. 3: Měli by se neprofesní řidiči po získání řidičského oprávnění dále vzdělávat?

Otázka č. 4: Pro další vzdělávání neprofesních řidičů byste upřednostnil povinný nebo nepovinný systém?

Otázka č. 5: Jaké motivační prvky byste doporučoval k tomu, aby se řidiči sami chtěli dále vzdělávat?

V případě Vaší ochoty rozhovor uskutečnit, prosím o sdělení místa a možného termínu naší schůzky. Pokud jste časově zcela vytížen, je možné na moje otázky odpovědět korespondenčně, formou e-mailu.

Po ukončení rozhovoru budete mít samozřejmě možnost provést případné korekce provedeného záznamu a jeho autorizaci. Dále bych si Vás dovolila požádat o vydání souhlasu se zveřejněním obsahu rozhovoru.

Předem Vám děkuji za veškerý čas věnovaný této záležitosti. Pevně také věřím, že Vaše názory a stanoviska k prováděnému průzkumu poskytnou velmi zajímavé podklady z oboru Vaší praxe.

S pozdravem Bc. Jana Zikmundová

Telefon do zaměstnání: 517301404

Mobil: 605931680

e-mail: j.zikmundova@meuvyskov.cz nebo janulka.zikmundova@seznam.cz

Příloha I – Souhrn námětů kvantitativního průzkumu

SOUHRN NÁMĚTŮ KVANTITATIVNÍHO PRŮZKUMU

Číslo dotazníku	Názory, podněty, připomínky respondentů
3	Školení pomocí internetu (e-learning).
44	Opakovat proškolení první pomoci.
51	Proškolovat z první pomoci při nehodě.
99	Názor, že čerství řidiči by neměli řídit vozidlo s velkým výkonem. Školit i na horší podmínky (sníh, led, škola smyku).
147	Bonus bych přivítala navýšení bodového konat.
153	Řízení s rodiči.
169	Zajímavé – v ČR nerealizovatelné, hrozná kvalita cest – nebezpečnost.
186	Věnovat větší pozornost vzdělávání dopravní výchovy dětem na základních školách.
220	Myslím, že by bylo vhodné zavést povinnost pro nové řidiče, jezdit pod dohledem staršího a zkušenějšího řidiče.
223	Malé tresty a pokuty, více zpřísnit.
234	Řidiče juniory (do 26 let) nejen znevýhodňovat, ale bylo by dobré motivovat. Řidiče seniory 1x za rok (2) kontrola praktickou jízdou v městském provozu (v místě trvalého bydliště).
236	Více postihovat a přeškolovat řidiče, který porušují pravidelně vyhlášku a BESIP. Více praktického zaměstnání v autoškole, dle posloupnosti výuky od jednoduššího k složitějším situacím.
238	Zvýšit trest za alkohol pro všechny.
239	Řidiči – muži – podnikatelé – psychotesty – (podnikatelé se silnými auty co mají naspěch). Mladí řidiči – řidičky – namátkové přezkoušení, povinné vzdělávání (18 – 25 roků). Agresivním řidičům odebírat ŘP.
242	Zpřísnění kontrol na alkohol. Striktní dodržování postihů.
245	Vyšší tresty u zaviněných dopravních nehod.
250	Výraznější tresty za alkohol a drogy. Po opětovném porušení zákazu alkoholu odstavení vozidla na určitou dobu.
267	Školení amatérů je nutné pro doplňování znalostí.
273	Chybějící výuka zdravotní výchovy. Zbytečná výuka a zkouška z technické části.
274	Důležitost základů první pomoci.
281	Zavedení psychotestů ke způsobilosti řídit motorová vozidla.
314	Zavést do autoškol výuku o technickém stavu vozidla (doplňování kapaliny).
316	Pro řidiče zavést psychotesty a opakovací testy z autoškoly a zdravotní školení při nehodě.
333	Vydávání podmíněných řidičských průkazů pro mladé (nevyježděné) řidiče. Vyšší platby pojistného u mladších a rizikovějších řidičů.
334	Problém aut a motorek se silným výkonem.

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

355	Četnost vzdělávání dle obsahu a dosahu.
358	Chtělo by to systém.
373	Stát by se měl finančně spolupodílet na proplácení kurzů.
374	Motivací každého řidiče by měla být jeho vlastní bezpečnost. Povinné školení zavést jen v rámci pracovní doby.
377	Školení plně hradit ze státního rozpočtu.
378	Vyšší sankce za přestupky, částečný podíl státu/zaměstnavatele na školení, školení v rámci pracovní doby, pro absolventy školení ohodnocení ze strany zaměstnavatele, státu, zvýšení počtu bodů, zvýhodnění pro absolventy školy smyku, pro proškolené zvýhodnění cen v obchodech s autodílny, pneuservisech, slevy.
379	Zavedení zdokonalovacích jízd, škola smyku, jízda za ztížených podmínek, spolupodílení se na úhradě školení ze strany státu, zaměstnavatele, v případě plného hrazení školení ze strany řidiče, zvýšit počet dnů dovolené, příspěvku na dovolenou či rekreaci.
380	Absolvování vzdělávání v pracovní době, finanční podpora zaměstnavatele nebo státu, dobrovolně se vzdělávající řidiče odměňovat.
381	Školení by měl zajistit zaměstnavatel, po úspěšném absolvování by měl řidič získat lepší ohodnocení, např. odměna. Školení v praktických jízdách by měli absolvovat všichni řidiči.
382	Vzdělávání provádět v pracovní době, částečné financování ze strany zaměstnavatele nebo státu, zohlednění pojišťoven v případě dopravní nehody.
383	Nalézt motivaci zejména sám v sobě – získané vzdělání je hlavním přínosem pro jeho absolventa a pro jeho budoucnost.
384	Vlastní výběr řidiče pro jeho určitý problém, školení v pracovní době, po absolvování vzdělávání vyšší finanční ohodnocení ze strany zaměstnavatele, nižší výše pokut, po absolvování např. dvou školení třetí zdarma, výuka defenzivní jízdy.
385	Vzdělávání zdarma, spoluúčast hasičů a policie a záchranářů. Pokud bude vzdělávání zpoplatněno spoluúčast zaměstnavatele, rozšiřování dovedností zejména v krizových situacích, automatické umožnění vzdělávání ze strany zaměstnavatele, motivace ze strany zaměstnavatele –kariérní růst.
386	Ve veřejnoprávní TV zvýšit počet znělek k BESIPU, zařadit pořady o teorii řízení a o zásadách bezpečné jízdy, výchovné pořady pro děti
387	Možnost vzdělávat se v pracovní době, částečný podíl financování vzdělávání.
388	Zážitkové kurzy organizovat státem.
390	Možnost vzdělávat se v pracovní době.
391	Možnost vzdělávat se v pracovní době, peněžní odměna.
393	Vzdělávat se v pracovní době.
394	Pracovní volno na vzdělávání se.
395	Pracovní volno na školení.
396	Pro absolventy vzdělávání sleva na povinném ručení.
397	Pracovní volno.
398	Podpora státu např. na škole smyku.

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

399	Umožnit vzdělávat se v pracovní době.
400	Zvýšení bodového konta, placené volné na absolvování vzdělávání.
401	Zvýšení bodového konta.
402	Finanční motivace ze strany státu.
405	Bezplatné vzdělávání v pracovní době.
407	Finanční motivace, školení provádět profesionály.
408	Bezplatné vzdělávání.
409	Školení v budoucnu nezdrazovat.
411	Placené volno. Zvýšení bodového konta.
412	Uvolnění ze zaměstnání.
413	Placené volno s proplacením nákladů, zvýšení bodového konta
415	Státní peněžní motivace, popř. levnější povinné ručení.
416	Zvýšení bodového konta, levnější povinné ručení.
417	Obava z „tahání peněz z kapes lidí“, nevěří, že agresivní řidiče změní školení či kurz.
421	Změna legislativy, zpřísnění trestů.
423	Povinné psychotesty pro všechny zájemce o udělení řidičského oprávnění.
425	Příspěvek ze strany státu, častější zdravotní kontroly řidičů amatérů.
426	Příspěvek ze strany státu.
431	Vzdělávat se v rámci pracovní doby, povinnost vzdělávat řidiče na straně zaměstnavatele nebo u pověřených orgánů.
432	Umožnění vzdělávání v pracovní době.
433	Možnost vzdělávat se v pracovní době.
434	Možnost vzdělávat se v pracovní době.
435	Výmaz bodů, možnost vzdělávat se v pracovní době.
436	Zaplacení kurzu zaměstnavatelem, možnost vzdělávat se v pracovní době.
437	Možnost vzdělávat se v pracovní době.
439	Poloviční finanční příspěvek státu
440	Účastníci vzdělávání zmírnění finančních pokut.
442	Pracovní volno na vzdělávání a částečná úhrada zaměstnavatelem.
443	Forma neplaceného vzdělávání.
446	Vzdělávat při zaměstnání.
448	Finanční příspěvek státu na vzdělávání.
450	Vzdělávání směřovat na trestané řidiče
451	Poloviční úhrada na vzdělávání od státu.
480	Jednoduché, věcné, zajímavé.
515	Každý kurz a debata o tématu je dobrá. Cokoliv se řidiči dovedí a naučí chrání i můj život. Pokud bude stát dotovat alespoň 50 % rozhodně se zúčastním.
516	Stav znalostí některých řidičů je až nebezpečný v dnešním provozu. Motivovalo by mě kdyby stát přispíval na rozšiřující kurzy.
517	Škola smyku i zkušenosti a rady od PČR. Dále např. přednášky o adhezi pneumatik a jejich konstrukce – jde stále o bezpečnost provozu a životy osob.

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

518	Této problematice se v nedostatečné míře věnuje státní správa. Mohla by pro řidiče pořádat různé školení, s různým zaměřením.
519	Zlepšit chování řidičů na silnici.
524	Příspěvek státu ve výši 50 % na tato školení.
526	Razantně zvýšit pokuty za dopravní přestupky – přispělo by to k vyšší bezpečnosti silničního provozu. Znovuzavedení státních institucí k doškolení řidičů v pravidelných intervalech.
527	Zaměřit výuku v autoškolách na důslednější učení mladých a nezkušených řidičů. Motivace ve formě finančního příspěvku na školení ze strany státu.
528	Autoškoly předávat více zkušeností mladým žadatelům. Finanční příspěvek státu na kurzy. Zvýšit počet polygonů, zkušebních ploch.
529	Motivaci spatřuje v plném hrazení vzdělávacích kurzů státem. Zavést více škol smyku za přijatelnou cenu.
534	Vzdělávání má smysl. Je pro dobro všech.
535	Bonus na povinném ručení, bezplatné školení.
537	Školení řidičů po určitých letech má smysl, zejména školit řidiče, kteří jsou již dlouho držiteli řidičského oprávnění.
538	Motivace ze strany státu ve formě polovičního příspěvku na školení pro řidiče, což by vedlo ke snížení nehodovosti.

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

Příloha J – Metodický postup motivačního a zážitkového kurzu

**METODICKÝ POSTUP MOTIVAČNÍHO
A ZÁŽITKOVÉHO KURZU**

P. č.	Obsah KURZU	Provádí, koordinuje
A) OBECNÉ ZÁSADY		
A1	<u>Cílová skupina</u> Neprofesní řidiči daného regionu v různém věkovém rozsahu.	Krajský pracovník BESIP Dopravní úřady
<i><u>Komentář:</u></i> Profesní řidiči jsou vzděláváni na základě legislativního opatření, v povinném systému. Ostatní řidiči od doby získání řidičského průkazu až do doby jeho ukončení nejsou nijak vedeni ani motivováni k celoživotnímu vzdělávání a získávání nových zkušeností a vědomostí.		
A2	<u>Popularizace, reklama</u> Přiměřená a poutavá popularizace kurzů s objasněním cílů a výhod pro řidiče.	MD, BESIP Krajský pracovník BESIP Dopravní úřady
<i><u>Komentář:</u></i> Citlivé a systémové využití všech mediálních a jiných prostředků k objasnění potřeby kurzů pro neprofesní řidiče, vliv na bezpečnost provozu, výhody pro řidiče, bonusy, příklad pro mladé a děti.		
A3	<u>Místa vzdělávání</u> Prostory autoškol.	Dopravní úřady Regionální autoškoly
<i><u>Komentář:</u></i> Využití husté sítě autoškol v daném regionu s dostatečnými prostory k teoretické i praktické výuce s dostatečnou výbavou didaktických prostředků a s potřebnými objekty pro praktickou výuku a zkušenými odborníky, pedagogy a andragogy.		

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

P. č.	Obsah KURZU	Provádí, koordinuje
A) OBECNÉ ZÁSADY		
A4	<u>Smluvní zajištění</u> Uzavření rámcové nebo dlouhodobé smlouvy o spolupráci.	Krajský pracovník BESIP Dopravní úřady Regionální autoškoly Sponzoři Pojišťovny
<p><u>Komentář:</u></p> <p><i>Smluvní podmínky dle regionálních a lokálních možností, zajištění financování, sponzorování, pojištění zúčastněných s ohledem na praktický výcvik, a další smluvní opatření. Dohled nad přiměřeností zisku autoškol – sjednocení finanční politiky.</i></p>		
A5	<u>Termíny kurzů</u> Základní kurz je 1 den výuky, 8 hodin.	Dopravní úřady Regionální autoškoly
<p><u>Komentář:</u></p> <p><i>Základní 8 hodinová výuka je organizována zpravidla o víkendech, tedy v sobotu nebo v neděli, a termíny se přizpůsobí zájmu řidičů v daném regionu. Vhodná je i forma internetových přihlášek.</i></p>		
A6	<u>Cena kurzu</u> Orientační cena za 1 základní kurz by měla být v rozmezí 500 – 1 000 Kč.	Dopravní úřady Regionální autoškoly
<p><u>Komentář:</u></p> <p><i>Cena musí být stanovena tak, aby byla přístupná široké veřejnosti. Cenová politika a přiměřený zisk je plně v péči zhotovitele kurzu. V případě zájmu se připouští kurzy vyššího typu pro pokročilé, ve vyšších cenových hladinách.</i></p>		
A7	<u>Počet řidičů ve skupině</u> Optimální počet pro skupinovou a individuální výuku je 10 - 12 osob.	Regionální autoškoly
<p><u>Komentář:</u></p> <p><i>Omezení počtu osob je dáno především praktickou částí výuky, kde se uplatní skupinové, ale i zároveň individuální přístupy instruktora.</i></p>		

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

P. č.	Obsah KURZU	Provádí, koordinuje
B) TEORETICKÁ PŘÍPRAVA		
B1	<u>Úvod a vstupní test</u> Netradiční motivační vstupní test k ověření základních vstupních znalostí – 10 min.	Regionální autoškoly Školitel Skupina 10 až 12 řidičů
<p><u>Komentář:</u></p> <p>Vstupní test jinou formou, než je klasické testování v autoškolě. Otázky jsou pojaty netradiční formou, test je anonymní do max. 6 otázek. Výběr otázek je volen tak, aby následná výuka podala správné odpovědi. Forma písemná nebo elektronická. Otázky jsou z oblastí:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Standardně neznámá dopravní značka. 2) Složitá (sporná) dopravní situace (křižovatka). 3) První pomoc u nehody, zdravotověda. 4) Správná technika jízdy. 5) Defenzivní způsob jízdy. 6) Chování u dopravní nehody. 		
B2	<u>Změny v legislativě</u> Zákon 361/2001 a zásadní změny – 20 min.	Regionální autoškoly Školitel Skupina 10 až 12 řidičů
<p><u>Komentář:</u></p> <p>Velmi stručné seznámení se základními změnami, netypické dopravní značky, železniční přejezdy, kruhové objezdy, pruhy pro cyklisty apod.</p> <p><u>Příklad:</u> Parkoviště P+R ... vysvětlení významu v praxi: „park and ride“ ... parkování v dosahu veřejné dopravy.</p>		
B3	<u>Dopravní křižovatky</u> Rozbor křižovatek v daném regionu – 15 min.	Regionální autoškoly Školitel Skupina 10 až 12 řidičů
<p><u>Komentář:</u></p> <p>Vytipování zajímavých a složitějších křižovatek a dalších jízdnicích úskalí v obci - místě provedení kurzu a jejich rozbor formou diskuze.</p>		

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

P. č.	Obsah KURZU	Provádí, koordinuje
B) TEORETICKÁ PŘÍPRAVA		
B4	<u>Zdravotní příprava</u> Otázky první pomoci – 15 min.	Regionální autoškoly Školitel Skupina 10 až 12 řidičů
<i><u>Komentář:</u></i> <i>Zásady poskytování první pomoci, učební pomůcky, obrázky, videa. Praktické provádění srdeční masáže.</i>		
B5	<u>Přestávka – 10 min.</u>	
B6	<u>DEFENZIVNÍ JÍZDA</u> Zásady bezpečné jízdy, tzv. „Defenzivní jízda“ – 40 min.	Regionální autoškoly Školitel Skupina 10 až 12 řidičů
<i><u>Komentář:</u></i> <i>Objasnění pojmu a zásad „Defenzivní jízdy“, využití videospotů BESIPKY, např.:</i> <ul style="list-style-type: none"> - viditelnost chodců, - brzdění vozidel, vliv zimního provozu, - železniční přejezdy, - dopravní nehody, - zvěř, - pod vlivem a pod. 		
B7	<u>Volná diskuze</u> Aktivní diskuze – 20 min.	Regionální autoškoly Školitel Skupina 10 až 12 řidičů
<i><u>Komentář:</u></i> <i>Volná aktivní diskuze k problémům bezpečnosti silničního provozu, objasnění nejasností. Vlastní zkušenosti.</i>		
B8	<u>Přestávka – 10 min.</u>	

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

P. č.	Obsah KURZU	Provádí, koordinuje
C) PRAKTICKÁ PŘÍPRAVA		
C1	<u>Vlastní vozidla</u> Setkání s instruktorem u vlastních vozidel – 20 min.	Regionální autoškoly Instruktor Skupina 10 až 12 řidičů
<p><u>Komentář:</u></p> <p><i>Instruktaž zásad správného provozu vozidel u vlastních vozidel se zaměřením na:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - huštění, stav a označení pneumatik, umístění povinné výbavy, - seřízení zrcátek, opěrek hlav, sedaček, správný posed, - předměty ve vozidle – nebezpečnost (i nepřipoutané osoby), - péče o vozidlo. 		
C2	<u>Praktické jízdy</u> Jízdy s instruktorem, couvání s přívěsem, slalom – přibližně 20 min. na osobu	Regionální autoškoly Instruktor Skupina 10 až 12 řidičů
<p><u>Komentář:</u></p> <p><i>Praktická jízda s instruktorem na stanovené trase ve vlastním vozidle. Trasa cca 20 min. Instruktor průběžně zaznamenává špatné návyky a nedostatky. V průběhu jízd je prováděno couvání s přívěsem nebo slalom v určeném prostoru autoškoly. Dle místních podmínek lze provádět v době jízd i jiné praktické aktivity, např. jízdy na trenážeru.</i></p>		
C3	<u>Přestávka – 15 min.</u>	
C4	<u>Vyhodnocení praktických jízd</u> Vyhodnocení praktických jízd na učebně – 45 min.	Regionální autoškoly Instruktor Skupina 10 až 12 řidičů
<p><u>Komentář:</u></p> <p><i>Vyhodnocení poznatků instruktora z praktických jízd, zobecnění a poučení. Volná diskuze k praktické části, dotazy a odpovědi.</i></p>		
C5	<u>Přestávka – 10 min.</u>	

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

P. č.	Obsah KURZU	Provádí, koordinuje
D) ZÁVĚR		
D1	<u>VÝSTUPNÍ TEST A ZÁVĚR</u> Netradiční motivační výstupní test k ověření získaných znalostí – 10 min.	Regionální autoškoly Školitel Skupina 10 až 12 řidičů
<p><u>Komentář:</u></p> <p><i>Výstupní anonymní test se stejnými otázkami jako byl vstupní test – s modifikovanými otázkami ale se stejným významem. Porovnání vstupního a výstupního testu a ověření tzv. AHA efektu. Archivace a statistika výsledků.</i></p> <p><i>V závěru souhrn poznatků a případné předání bonusů od sponzorů.</i></p>		

Zdroj: autorka práce (vlastní šetření)

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Jana Zikmundová

Obor: Andragogika

Forma studia: kombinovaná

Název práce: Uplatnění andragogických principů motivačního vzdělávání řidičů ke zvýšení úrovně znalostí jedince a k posílení prevence vzniku dopravních nehod

Rok: 2014

Počet stran textu bez příloh: 76

Celkový počet stran příloh: 51

Počet titulů české literatury a pramenů: 21

Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 1

Počet internetových zdrojů: 20

Vedoucí práce: RNDr. Jindra Lisalová